PlayStation®2



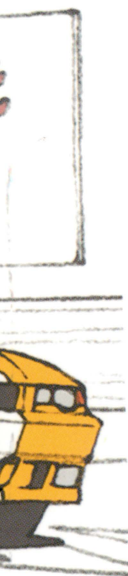
NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK

RIDGE RACER V

ナムコ公式ガイドブック　リッジレーサーV



namco

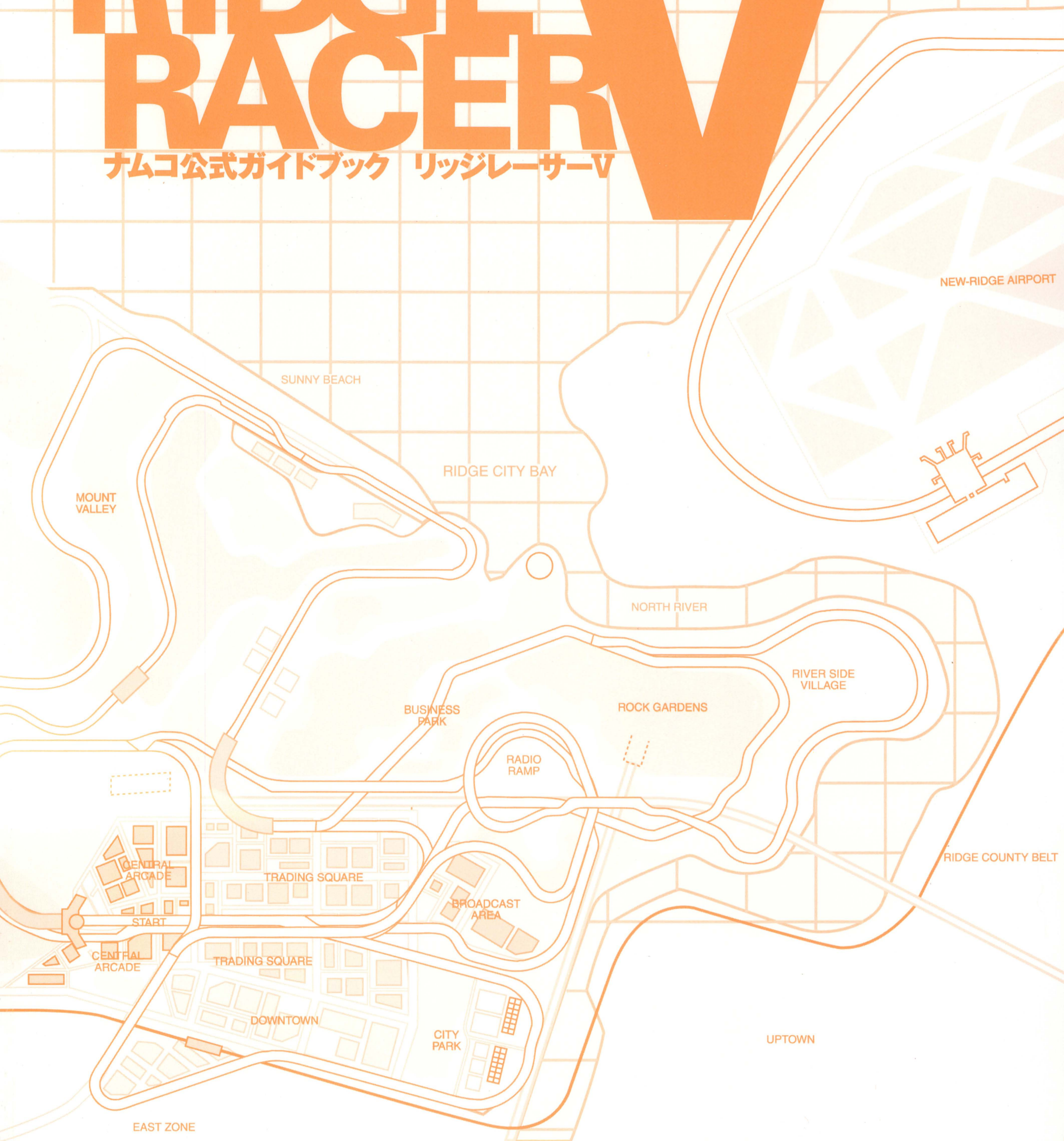


PlayStation®2

NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK

RIDGE RACER V

ナムコ公式ガイドブック　リッジレーサーV



namco®

NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK

RIDGE RACER V

ナムコ公式ガイドブック　リッジレーサーV

RIDGE RACER® V



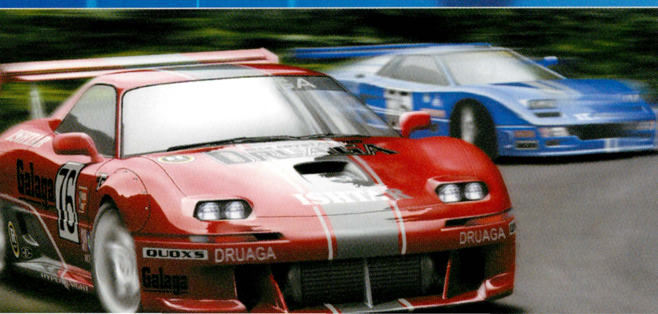
A New Beginning





Control your desire





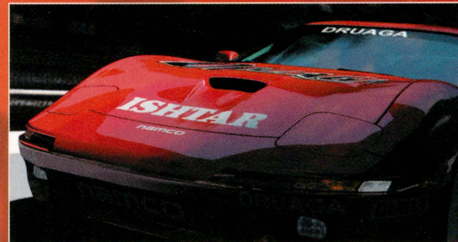


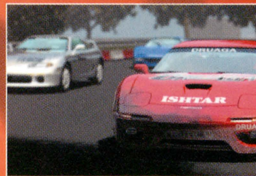
Jump
to the rhythm

the rhythm Jump to the rhythm





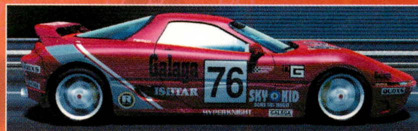




Push it to the
Limit

Push it to the Limit Push it to the

it to the Limit



CONT

E N T S

カーカタログ

COURSE GUIDANCE ……91

コースガイド

RIDGE RACER V
OFFICIAL GUIDE BOOK

MAIN MENU

Produced By NAMCO

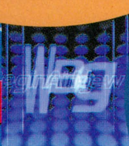
『RIDGE RACER V』公式ガイドブックへようこそ!
本書は用途別に4つのパートから構成されています。
お好きなパートを選択してくださいね!

システム概要

SYSTEM

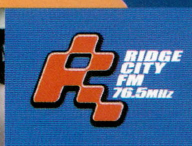


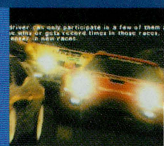














SYSTEM

リッジレーサーVとは



What is RIDGE RACER V?

レーシングゲームの最高峰といえるグラフィックを誇る『リッジレーサーV（ファイブ）』。ここからは、その世界を思う存分、堪能するためのナビゲートをしていこう。まずは基本的なシステムからだ。

The world of Ridge Racer
『RV』の世界へ



ゲームは現実を越えたのか。美しすぎる街並みをバックに疾走できるのだ。

リッジシリーズ第1作『リッジレーサー』が発売されたのは、今から5年以上前の1994年12月。それから『リッジレーサーレボリューション』『レイジレーサー』『リッジレーサー タイプ4』とその系譜は受け継がれた。そして、西暦2000年3月4日、究極にまでに進化したリッジレーサーがベールを脱いだ。その名は『リッジレーサーV（以後RV）』。

「レーシングゲームの王道」を突き詰めて辿り着いた「本物」の姿がここにある。グラフィックや操縦感覚、爽快感。すべての面で画期的な進化を遂げた『RV』の世界へようこそ。

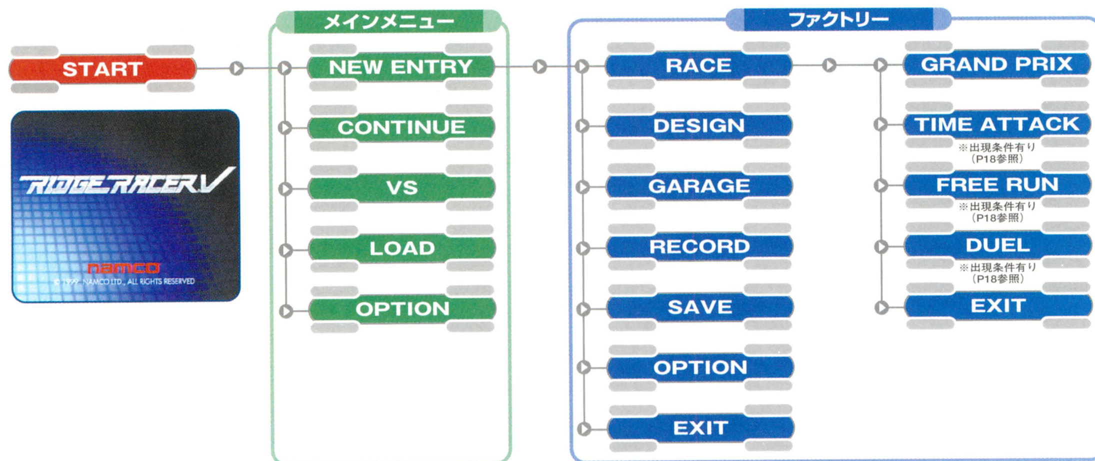
『RV』の構成

『RV』は大きくわけて2つのブロックからなっている。1つは各種の設定やゲームを再開するためのモードがある「メインメニュー」。もう1つはレースや車のデザインをする場となる「ファクトリー」だ（下図参照）。

ただし、ここで名称を出しているレースモードの中で※印がついているものについては、その出現に条件があり、新規ゲーム開始時には選択できないか、もしくは出現していないので注意してほしい。



選択した項目の英字は大文字になるぞ。



メインメニュー解説

NEW ENTRY ニューエントリー

グランプリに出場するための入り口。難易度の決定やリッジシティのドライバーとなるために名前の登録をするのだ。ここでの手続きがすめば、晴れてリッジシティで行われるグランプリに参戦できるようになるというわけだ。初めてプレイをするときや新たにゲームをやり直す場合には、まずこのコマンドを選択しよう。

なお、新規登録の詳しい説明はP10にあるので、そちらを参照してほしい。



ドライバーとしての第一歩を記そう。

CONTINUE コンティニュー

ゲームの途中でゲームオーバーになると自動的に「メインメニュー」画面に戻ってくる。そのときにこのコマンドを選択すると「NEW ENTRY」で登録した設定はそのままで、ゲームを再開することができるのだ。

なお、その際にプレイヤーが所属するチームの戦績（総走行距離、カーナンバー）が表記された最新レポートが提示される。このときに、どこでゲームオーバーになったのかも知らされるぞ。



レポートは「リッジシティFM」から送られてくる。

VS バーサス

1Pと2Pとの対戦ができるコマンド。ここには「VS NORMAL」と「VS GP」の2つのモードがある。前者は、まさしく1台対1台のタイマン勝負。どちらが速く走るかだけで勝負が決まるぞ。後者は2人ともが同じグランプリに参加して、他の車（4台）を含めたレースを行い順位を争うモードだ。

レースの条件を設定して、各プレイヤーが操作する車を選択すると、レースがスタートするのだ（詳しくはP25を参照）。



上下に二分された画面でいざ勝負。

LOAD ロード

「ファクトリー」の「SAVE」で保存したデータがある場合に、このコマンドを選択すると、セーブした時点からゲームを再開することができる。注意してほしいのは、セーブは「ファクトリー」でしかできないということ。例えば、4戦あるグランプリを2戦でやめてしまうと、その結果（順位やファーストテストラップなど）が保存されないのだ。ちなみに『RV』では1枚の大容量メモリーカードに3つの「FILE」を作成することができるぞ。



黄色いボックスにはデータが保存されている。

OPTION オプション

「CONTROLLER1」「同2」では1で1P側、2で2P側のコントローラの設定ができる。「SOUND SETUP」ではゲーム中のBGMなどの音量を変えられる。「ADJUST SCREEN」は画面の位置の設定ができる。「BRIGHTNESS」で現れる「R」が5〜7つに見えるようにテレビの明るさを調節すると最適の状態で『RV』が楽しめる。「MUSIC PLAYER」はリッジシティFMの番組名。サウンドトラックとDJが楽しめるのだ。



「MUSIC〜」ではラジオ番組を聞ける。

SYSTEM

ファクトリー

Factory

ここではグランプリに参戦したり、車の色を塗り替えたりすることができる。いわばプレイヤーの活動拠点となる場所だ。それだけにさまざまな要素がつまっているので、しっかりと理解してほしい。

ファクトリー＝拠点

ファクトリーはゲームモードを選ぶ場所。「RACE」「DESIGN」「GARAGE」「RECORD」「OPTION」「SAVE」「EXIT」といったモードがあり、『RV』を1人でプレイするときには行動の拠点となるのだ。プレイヤーのチームメイト（エンジニアや記録係など）が集う場所と考えればわかりやすい。ここで準備をしてからグランプリに挑むのだ。

下図に示したように、この拠点は「メインメニュー」の「NEW ENTRY」で登録を行うことで設立されるぞ。ファクトリーができさえすればレースに参加することができるようになるのだ。



「NEW ENTRY」選択時にゲームの解説をしてくれる。

チーム設立の流れ

1 ゲームの難易度設定

難易度は「HARD」「NORMARL」「EASY」の3種類の中から1つを選択しよう。難易度の差はさまざまなところに影響を及ぼすので慎重に選んだほうがいいぞ。

詳しくは下記を参考にしてほしい。



まったくの初心者は「EASY」から始めたほうがいいぞ。

2 チーム名&ドライバー名登録

プレイヤーが所属するチーム名とプレイヤー自身であるドライバーの名前を決めよう。

このドライバー名がランキング中に表記されるので、悔いのないように（?）自分の気に入った名前をつけよう。



使用できる文字は、英字と数字、それに記号だ

3 使用車のカラー選択

次に車の色を決める。TYPE A（赤）、TYPE B（青）、TYPE C（白）、TYPE D（黄）の4種類から選ぶのだ。

ここでは4種類しかないが、ゲームを進めていくうちにパターンや色が増加するぞ（P20参照）。



プレイヤーの好きな色を選べばいいのだ。

4 メモリーカードにセーブ

最後に、これまで登録してきた事柄をメモリーカードにセーブすれば、リッジシティにプレイヤーのレーシングチームが誕生したこととなる。ルーキーシーズンから大暴れしよう。



期待の新人の誕生だ。

難易度の違いによる影響

敵車がレベルアップ

第1に、難易度が上がるごとに敵車の平均時速が上がっていく。しかも、ブロックやコース取りがうまく、抜きづらくなるのだ。つまり、1レース3周の間に先頭車を捕まえることが飛躍的に難しくなるというわけだ。

リミットタイム

グランプリの中にはセクションごとにリミットタイムが設けられているレースがある。そのリミットタイム（秒数）が難易度が上がるにつれて短くなるのだ。それだけミスなく周回を重ねなければならなくなるというわけだ。

コース別トップタイム

コースごとのトップタイムが、難易度が上がるごとに速くなる。例えば、スタンダードクラスのアウターパスでのトップタイムは、イージーだと3分49秒765。これがハードになると3分34秒765。なんと15秒も速くなるのだ。

限定グランプリ

『RV』には、ハードでプレイしたときにのみ、ある条件を満たすと登場する隠しグランプリが存在するのだ。このグランプリは、これまでに登場した敵車よりも数段レベルの高い敵車が登場するぞ（詳細はP14参照）。

ファクトリー内では

ファクトリーには、前述したように計7つのモードが用意されている。

その中でもとくにゲームの中心となるのが「RACE」だ。文字通りレースを行うためのモードで、ここでのプレイ内容や結果によって、車を獲得できたり、コースやレースの種類が増えていくのだ。ほかにも、車のペインティングを変更できる「DESIGN」や各コースのレコードタイムを調べられる「RECORD」など、レースを楽しく戦うためには重要なモードが目白押しだ。ここでしっかりと各モード内容を押さえておこう。



レース



(P12参照)

プレイヤーが車を操り、レースを行うモードだ。「GRAND PRIX」を始め6つのレースモードが用意されている。なお、この中には、ある一定の条件を満たさなければ出現しないモードが存在しているぞ。走り込んで条件を突破しよう。



デザイン



(P20参照)

ゲーム開始直後はレパートリーが少ないが、条件をクリアしていくごとに配色パターンや色数が増えていくのだ。ホイールも最終的には3種類まで増える。ただし、所有しているマイカーにしかペインティングはできないぞ。自分オリジナルの車に仕立て上げよう。



ガレージ



(P24参照)

プレイヤーがそれまでに獲得した車やエンジン、トロフィーやメダルを確認することができるモードだ。グランプリを勝ち進めば進むほど、その証としてもらった品物が、ドンドン陳列されていくのだ。どのグラフィックも超美麗なので一度見ておくことをすすめるぞ。

FACTORY
ファクトリー



レコード

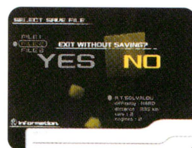


(P24参照)

プレイヤーのチームに関する最新レポートや過去30戦分の走行記録、各コースのトータルタイムランキングなどの記録や情報を見ることができるモードだ。ここにくれば、プレイヤーのリッジシティでの軌跡がすぐにわかるのだ。



セーブ

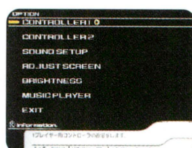


ゲームデータを保存するモードだ。ファクトリーにいる場合はいつでもセーブすることができるというわけだ。しかも、グランプリクリア後やタイムアタック終了後などには自動的にセーブ画面が登場するので忘れる心配はないぞ。

※エンディング画面後は表示されないので注意。



オプション



ここで設定することができる項目はメインメニューにあるオプションと同じだ。コントローラや音量など実際にプレイしてみて気になる部分があれば、ここで調整するようにしてほしい。

SYSTEM

レース

Race

『RV』のメインといえるモード。レースの成績によってさまざまな特典を獲得できたり、新しいレースモードが登場するのが特徴だ。ここからは、それらの条件も含めてモード別に詳しく説明していくぞ。

さあ、実戦だ!

一人でレースをする場合のすべてのモードがここで選択できるのだ。

「GRAND PRIX」では、コンピュータが操作する13台の車と順位を争う。その結果、決められた条件をクリアしていれば使用できる車やコースが増えていくのだ。「FREE RUN」ではマイカーで、グランプリで一度走ったことのあるコースを自由にドライブ感覚で走ることができる。「TIME ATTACK」では、各コースで記録されたレコードタイムに挑戦することができる。さらに、この結果によって新しいレースモード「DUEL」が登場するのだ。このデュエルにはデュエルカーが出現し、ライバル車としてプレイヤーと戦うのだ。完全制覇を目指せ!



グランプリを勝ち抜けば良いことが待っているのだ。

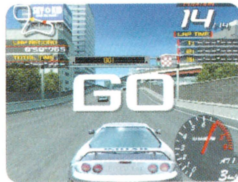
レースモード紹介



グランプリ

グランプリには3つのクラスがある。ゲーム開始直後からある「STANDARDクラス」、これをクリアすると登場する「EXTRAクラス」。そして最高峰の「MAXIMUMクラス」だ。1レースの参加台数は14台で、プレイヤーの車は最後尾からスタートする。ここから追い上げてトップを目指せ。

(P14参照)



スタートダッシュで、一気に上位へ食い込もう。



デュエル

プレイヤーとコンピュータが操るデュエルカーとで競争をするモードが2つ用意されている。ここを勝ち抜けばデュエルカーを入手することができるのだ。

ただし、タイムアタックでレコード記録を破る、などさまざまな条件をクリアしなければ、「DUEL」モードすら登場しないぞ。

(P18参照)



条件をクリアしなければ、このモードは登場しないのだ。



タイムアタック

各コースには、トータルタイムとラップタイムのベスト5がランキングされている。これらのタイムよりも速く走ることを目的としたモードだ。そのため敵車は登場しないぞ。

ただし、このモードは、グランプリをクリアして車を獲得していなければ中に入ることができないのだ。

(P17参照)

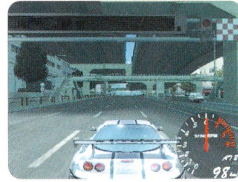

とにかくランキング1位を目指して駆け抜けろ。



フリーラン

コースを自由に走ることができるモード。タイムや順位などの規定がないので、コースを覚えるのには便利だ。このモードも「タイムアタック」と同じように、グランプリをクリアして車を入手していなければ走行できないのだ。車の入手方法については、右ページ(P13)を参考にしてほしい。

(P17参照)


景色やBGMを楽しみながらドライブしてみるのもいい。

レースモード出現条件

1 TIME ATTACK&FREE RUN

●「GP」のスタンダードクラスをクリアする。
（マイカーを1台でも所持していればOK）


デフォルトカーでグランプリを戦い抜けば……。




「GP」内の「TA」と「FR」をプレイすることができる。

2 DUEL

●エクストラクラスのグランプリを2戦目までクリアする。
●タイムアタックで「Rマーク」付きの記録を更新する。

Rマーク記録は1人のドライバーが2つ持っているので、これを両方とも更新しなければならないのだ。そうすると、このドライバーがプレイヤーに1対1の勝負を挑んでくる。それが「DUEL」の始まりいうわけだ（P18参照）。


1対1の勝負なので邪魔は入らないぞ。

「マイカー」収得方法

基本的には、どれでもいいのでグランプリを1つクリアすれば、そのレースで使用していた車が手に入る。

だが、ゲーム開始直後はマイカーを保持していない。そのため主催者側が用意したメーカー純正車6台の中から選んだ1台で、スタンダードグランプリに参加せざるを得ないのだ。そこを勝ち抜くと、そのとき使用していた車がマイカーとして手に入るぞ。もちろん、レベルの高いグランプリで性能が上がった車を使ってクリアすれば、その高性能車がマイカーになる。また、「DUEL」モードが出現している場合は、そこで1対1のバトルをして勝てば、負かしたデュエルカーを手に入れることができるのだ。

ただし、マイカーにできるのは各クラス、各車につき1台だけだぞ。

1 「グランプリ」を勝ち抜く

スタンダードグランプリクリア後には純正車がマイカーとなる。続くエクストラクラスで1戦、グランプリをクリアすると純正車をチューンアップしたエクストラカーを手に入れることができる。つまり、2つのクラスを違う車で何度もクリアすれば、全部で12種類のマイカーが揃うの



まずはスタンダードグランプリの4戦を勝ち抜こう。





スタンダードクラス（純正）のマイカーゲットだ。





エクストラクラスには性能がアップしたエクストラカーで挑戦だ。

2 デュエル ソロで勝つ

「DUEL」モードでデュエルソロをプレイして、対戦相手よりも速くゴールすれば、相手が操縦していた車を獲得することができるのだ。

だが、相手の車は、特別なチューンアップを施したデュエルカーだ。プレイヤーはエクストラカーなので、勝つのは容易ではないぞ。


デュエルカーは強敵だが、ぜひ手に入れておきたい。




ブロックで敵を前に出さないなど、技術をフル活用しよう。





これでデュエルカーを操縦することができるのだ。

グランプリ Grand prix

「RACE」モードの中でもプレイ頻度がもっとも高いであろう、グランプリについて詳しく解説するぞ。

すべてはココから始まる

グランプリには「STANDARD」と「EXTRA」、「MAXIMUM」の3つのクラスがあるが、スタンダードクラスをクリアしなければエクストラクラスには挑戦できない。また、難易度「HARD」でエクストラクラスをクリアした場合のみマキシマムクラスが登場するのだ。

オーバル以外の5つのグランプリは、1つのグランプリが4レースで構成されていて、1レースごとに設定されている条件をクリアしなければ、次のレースには進めないのだ。また、途中で「GP」を抜けてしまうと、それまでがどんなに良い成績であってもリタイアしたと見なされてゲームオーバーになってしまう。さらに、すべてのグランプリにおいて、レース中の車の乗り換えや新車投入はできないので、同じ車でクリアしよう。

グランプリでは、クリアしていくごとにいろいろな特典を得ることができるぞ。それはマイカーやデザインパーツ、新しいコースなど多岐に渡るのだ。

ここからは、それらを各クラス、各グランプリ別に紹介していこう。



ここからプレイヤーのドライバー人生が始まる。

グランプリの構成

クラス	スタンダード	エクストラ				マキシマム
レース形態	レギュラー	レギュラー	サドンデス	リバース	オーバル	アルティメット
HARD	FOUNTAIN GP 順位制限式 4レース転戦	SPARTAN GP 順位制限式 4レース転戦	TORNADO GP タイム&順位制限式 4レース転戦	DUKE GP 順位制限式 4レース転戦	TYRANT GP 順位制限式 1レース完結	ULTIMATE GP 順位制限式 4レース転戦
NORMAL	FRONTAL GP 順位制限式 4レース転戦	BRAVERY GP 順位制限式 4レース転戦	GALE GP タイム&順位制限式 4レース転戦	BARON GP 順位制限式 4レース転戦	MONARCH GP 順位制限式 1レース完結	
EASY	BASIS GP 順位制限式 4レース転戦	HEROIC GP 順位制限式 4レース転戦	BLAST GP タイム&順位制限式 4レース転戦	KNIGHT GP 順位制限式 4レース転戦	THRONE GP 順位制限式 1レース完結	
出現条件	ナシ	スタンダードGPクリア	レギュラーGPクリア	サドンデスGPクリア	リバースGPクリア	すべてのGPクリア

STANDARDクラス スタンダード

ゲーム開始直後から参戦できる唯一のグランプリだ。他と同じように4レースを転戦する。使用できる車はスタンダードカー（純正車）で、グリップ仕様が3台、ドリフト仕様車が3台の計6台用意されている。この中の1台でグランプリに臨み、クリアすればその車がマイカーとなるのだ。



コースの難易度が徐々に上がっていくぞ。

EXTRAクラス エクストラ

スタンダードクラスをクリアすると挑戦できる。この中には4つのグランプリがあり、合計13レースで構成されている。初めて挑戦する場合は、各グランプリを順番通りにクリアしなければ次のグランプリにエントリーできないぞ。使用車は純正車をチューンアップしたエクストラカーだ。



敵車のレベルも上がっているが、全勝を目指そう。

MAXIMUMクラス マキシマム

出現条件がもっとも厳しいアルティメットグランプリを擁するクラス。敵車のレベルがもっとも高いうえに、4レースすべて1位でなければ次のレースに進めない。最高のドライビングテクニックを持つ者だけが挑戦できるということだ。これまでにつちかった技術をすべてぶつけよう。



使用コースは初回からランダムで登場する。

各レース別ルール説明

レギュラー

これにはスタンダードクラスとエクストラクラスのグランプリ1戦目、マキシマムクラスのアルティメットグランプリ（詳細は下記参照）が該当する。使用できる車は、純正車6台（スタンダードグランプリのみ）かマイカー。

ルール

●各レース別にクリアの順位制限があり、これを満たすと次のレースに進める。
第1レース……4位以内、第2レース……3位以内、第3レース……2位以内、第4レース……1位のみ
●制限順位外だった場合はリトライできる。
●リトライは1レースに3回チャンスがある。これを使い切るとゲームオーバー。
※スタンダードグランプリをクリアすると、マイカーのペイントパターン、カラーバリエーション、ホイール色が増える。
※エクストラクラスのグランプリ1戦目をクリアすると、タイムアタックとフリーランでサニービーチが使用可能になる。

順位制限方式

第1レース	第2レース	第3レース	第4レース	
4位以内でゴール	3位以内でゴール	2位以内でゴール	1位でゴール	グランプリクリア&マイカーゲット!!

サドンデス（エクストラクラスグランプリ2戦目）

規定タイム内にセクションを走りきることを目指すグランプリ。スタートポイントとコース中に2つのセクションが設けられており、中間ラップタイムの計測が行われる。規定時間を過ぎると強制的にゲームオーバーになってしまうのだ。

ルール

●3ヶ所のポイントを通過するまでのリミットタイムがあり、これが0になる前にポイントを通過しなければならない。
●リミットタイムが0になる前にポイントを通過すれば、次のセクション通過までのタイムが前リミットタイムの残りタイムに加算される。
●左記のことを繰り返し、3周走りきる。
●諸条件をクリアしたうえで、4レースとも1位でゴールしなければならない。
●リミットタイムが0になってしまったらレース失格となりゲームオーバー。
※タイムアタックとフリーランでグリーンフィールドが使用可能になる。

リバース（エクストラクラスグランプリ3戦目）

これまで走ってきたコースを逆向きに走るグランプリ。まったく別コースのような印象を受けるぞ。

ルール

●登場するコースすべてを逆走する。
●そのほかは「レギュラー」に準ずる。
※タイムアタックとフリーランでオーバルコースをのぞく6コースの逆走が使用可能になる。

オーバル（エクストラクラスグランプリ4戦目）

使用コースはオーバル（「楕円形の～」という意味）コースのみという特殊なグランプリだ。なお、当グランプリが開催された時点で、使用するチューンアップカーに積んでいるオーバルエンジンが使用可能になるのだ。

ルール

●使用コースはオーバルコースだけ。
●1戦のみ行われる。周回数は10周。
●1位になればクリア。
●そのほかは「レギュラー」に準ずる。
※タイムアタックとフリーランでオーバルコースの順走と逆走が使用可能になる。
※マイカーのペイントパターンとカラーパレット、ホイール色がフルスペックとなる。
※2度目以降のエクストラクラスのレースでの使用コースや時間帯がランダムとなる。

マキシマムクラス

難易度「HARD」でエクストラクラスをクリアした場合にのみ出現する。アルティメットグランプリ（4レース転戦）のみが行われる。使用車はエクストラカーだ。

ルール

●周回数は5周。参加車数は14台。
●全4レースすべて1位でクリア
●上記以外は「レギュラー」に準ずる。

注）ルール内の※印はそのグランプリをクリアすることによって起こる事象を表しています。

各グランプリ使用コース紹介

グランプリで使用されるコースは、初代『リッジレーサー』で使われていた2コースを含めて全部で7コース。さらに、レースが行われる時間帯が「DAY（昼）」「EVENING（夕）」「NIGHT（夜）」の3つ用意されている。

各グランプリでは、初回プレイのときに使用するコースが下記のように決められている。なお、エクストラクラスのオーバル以外のグランプリでは、一度すべてのレースをクリアすると、2回目からはランダムでコースが決められるようになるのだ。

また、各レースが行われる時間帯も初回プレイ時はすべて決まっているぞ。なお、エクストラクラスクリア後は、時間帯もランダム決定となるのだ。


周りの美麗な景色はリプレイ時にゆっくり楽しもう。

全コース紹介

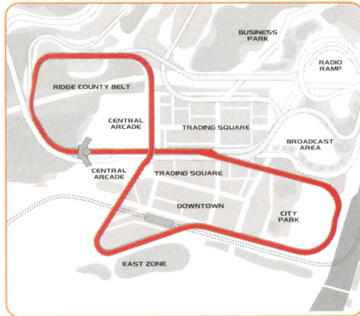
Ⓐ SUNNY BEACH サニービーチ



Ⓑ GREEN FIELD グリーンフィールド



Ⓒ PARK TOWN パークタウン



各グランプリ別コース紹介

スタンダードグランプリ
Ⓒ(昼)→Ⓓ(夕)→Ⓔ(昼)→Ⓕ(夕)
普通にコースの難易度が1つずつ上がっていくパターンだ。

エクストラクラス1戦目
Ⓓ(昼)→Ⓔ(夜)→Ⓕ(夕)→Ⓐ(昼)
新しくサニービーチが4レース目に登場する。初代リッジレーサーの初級コースだ。

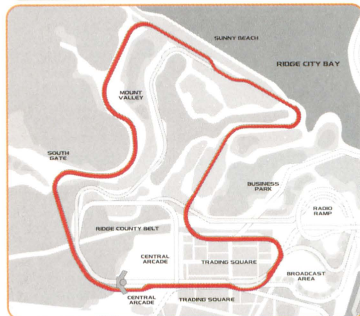
エクストラクラス2戦目
Ⓕ(夕)→Ⓐ(夕)→Ⓒ(夜)→Ⓑ(昼)
4レース目に初代リッジの上級コースだったグリーンフィールドが登場するのだ。

エクストラクラス3戦目
Ⓔ(昼)→Ⓐ(昼)→Ⓑ(夕)→Ⓒ(夕)
このグランプリでは上記コースをすべて逆走するのだ。マップの見方に注意!

エクストラクラス4戦目
Ⓖ(夕)
オーバルコースしか使用しない。ただの楕円形ではない、栗のようなコースだ。

アルティメットグランプリ
Ⓐ(夕)→Ⓑ(昼)→Ⓓ(夕)→Ⓔ(夜)
コースはこれまでと変わらないが、敵車のレベルが極端に上がっているぞ。

Ⓓ OUTER PASS アウターパス



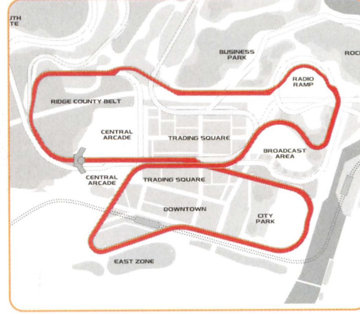
Ⓖ AIRPORT OVAL エアポートオーバル



Ⓕ BAYSIDE LINE ベイサイドライン



Ⓔ ABOVE THE CITY アバヴザシティ



タイムアタック&フリーラン Time attack & Free run

とくにタイムアタックはデュエルとも関係しているので、ここでそのつながりをしっかりと把握しておこう。

タイムアタックとは

各コースで出されたベストラップの更新を目指して、1台でコースを走るモードだ。コースを選択する画面でトータルレコードランキングを見ることができる。ここで、そのコースでの1位タイムを確認できるわけだ。

これら記録の中に、数字の右側に「R」マークがついているものがある。これは「Rマーク記録」と呼ばれるもので、デュエルモード登場に深く関わっているものなのだ。Rマーク付きの記録へは積極的に挑戦していこう。


順位、ドライバー名、タイム、平均時速の順でランキングは並んでいる。

タイムアタックの流れ


まずは、挑戦するクラスを選ぼう。


とくにRマーク付きの記録があるコースを狙おう。


邪魔が入らないので、非常に走りやすいぞ。


まずはトータルタイムのトップに立つのだ。

Rマークについて

実はこのマーク、特定のドライバーの記録に付いているのだ。そのドライバーは以下の4人。「DEVIL(デビル)」「ANGEL(エンジェル)」「SPIRIT(スピリット)」「PLUTO(プルート)」。

また彼(彼女?)らは、この「Rマーク記録」を1人が2つずつ所持している。スタンダードクラスに1つ、エクストラクラスに1つだ。したがって、(オーバルをのぞく)すべてのコースがタイムアタックで使用可能にならなければ、すべての「Rマーク記録」に挑戦することができない。そうするには、まずエクストラクラスのグランプリ2戦目までクリアしなければならないのだ。


これで、すべてのコースをタイムアタックで走ることができるぞ。



タイムアタックでは「Rマーク記録」の更新を目指そう。

フリーランとは

文字通り、各コースを自由に何周でも思うがままに運転できるモードだ。新しいコースが使用可能になったときに、コースやライン取りを覚えるために走り込むのもいいし、景色やBGMを楽しみながら走るのもいいだろう。ただし使用できる車は、それまでに獲得したマイカーのみだぞ。



フリーランの流れ



コースと時間帯を選択しよう。



車はマイカーの中から選択する。


タコメーター以外は画面になにも表示されない。



やめる場合は、ポーズをかけて「EXIT」を選べばいい。

Duel デュエル

「DUEL」とは「決闘」という意味を持つ。この言葉通り、ここではライバルドライバーが操るデュエルカーとの1対1の勝負が繰り広げられるのだ。

デュエルとは

デュエルで遊ぶためには、大きく分けて2つの条件をクリアすることが必要だ。1つはエクストラクラスの2戦目のグランプリ（サドンデス）までクリアすること。これにより、用意されているコースすべてが使用可能になるのだ。もう1つは、タイムアタックで「Rマーク」がついている8つの記録を抜くこと。同一人物が所持している「Rマーク記録」を2つ破ると、破られたドライバーがプレイヤーに挑戦してくるぞ。

上記の条件が揃うと「DUEL」モードが出現し、まず「DUEL SOLO」が遊べるようになる。ここで4人いるライバルすべてを倒すと「BATTLE ROYAL」でライバル全員とのレースを楽しむことができるようになるのだ。



なにはともあれ、まずは「DUEL」モードを出現させよう。

デュエルカー入手条件

1. **エクストラクラスの2戦目のグランプリをクリアし、タイムアタックで全コース走行可能にする。**
2. **タイムアタックで同一ドライバーが2つ持っている「Rマーク記録」を2つとも更新する。**
3. **挑戦してきたライバルをデュエルソロで破る。**

★デュエルソロでライバルが乗っていたデュエルカーを入手!!

(例) タイムアタックからデュエルカー入手まで

ライバルの1人、デビルはスタンダードクラスのサニービーチとエクストラクラスのグリーンフィールドで「Rマーク記録」を持っている。タイムアタックでこの2つの記録を更新すればいい。すると、デビルがプレイヤーに対決を申し込んでくるぞ。


敵からの挑戦は、リポートで伝えられる。

そうすると、「RACE」の中に「DUEL」モードが登場する。ここを選択するとデビルの名前があり、彼はグリーンフィールドでのバトルを望んでいることがわかる。このタイマン勝負に勝てば、彼の愛車・クリナーレを手に入れることができるぞ。



性能、フォルムとも独特なデュエルカー。

デュエルソロ

ライバルと1対1の勝負を1レースのみで決するモード。対戦を申し込んできたライバルの名前が表示されるので、その中から戦う相手を指名しよう。プレイヤーが使用できる車は、エクストラカーで、ライバルはもちろんデュエルカーだ。使用コースはライバルによって固定されているぞ。

ルール

- 選択できるライバルの中から任意に1人を選んでレースを行う。1戦完結。
- コースはライバルによって固定。
- 周回数も3周で固定。

※先着すれば、ライバルが操縦していたデュエルカーがマイカーとなる。


かなりやっかいな敵だ。極力ミスを減らさなければ勝てない。

バトルロイヤル

デュエルソロで4人のライバル全員に勝利すると出現する。この時点でプレイヤーはデュエルカーを4台所持しているので、その中の1台を持ち込んで戦うのだ。1レースのみで行われるレースで、1位になればクリアだ。勝利の記念にメダルが貰える。ハイスピード&ハイテクニックなレースになるぞ。

ルール

- ライバル車4台とプレイヤー車の計5台で行われる。
- コースはアウターパス（順走）に固定。
- 周回数も3周で固定。
- 1戦完結。1位でクリア。



デュエルカーの操縦にはやく慣れることが勝利への近道だ。

これがデュエルカーだ!!

1 SPECTRA(by DANVER)

スペクトラ(PLUTO'S CAR)

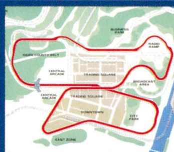
◎「Rマーク」保持コース

●OUTER PASS(スタンダードクラス)

●ABOVE THE CITY(エクストラクラス)

使用コース
ABOVE THE CITY
(昼)

爆発的な加速力を持つ、究極のドリフトカー。最高時速400キロを活かしたハイペースでの逃げを得意としている。弱点は、スタートと特定のコーナーで極端に遅くなることだ。





2 CRINALE(by RIVELTA)

クリナーレ(DEVIL'S CAR)

◎「Rマーク」保持コース

●SUNNY BEACH(スタンダードクラス)

●GREEN FIELD(エクストラクラス)

使用コース
GREEN FIELD
(昼)

スペクトラよりはハンドリングがいいドリフトカー。正確無比なドライビングテクニックを有する。始めは先行するが、途中で止まって通過を待ってから猛然と追い上げてくるぞ。最高時速457キロ。





3 RUMEUR (by SOLDAT)

リュムール(SPIRIT'S CAR)

◎「Rマーク」保持コース

●PARK TOWN(スタンダードクラス)

●BAYSIDE LINE(エクストラクラス)

使用コース
BAYSIDE LINE
(夕)

抜群の旋回力を持つ最高峰のグリップカー。最高時速は374キロだが、抜群のコーナリングを活かして、とにかくハイペースで逃げる。とくに弱点がないので、ミスのない走りをしなければ追いつけないぞ。





4 ANGELUS (by KAMATA)

アンジェラス(ANGEL'S CAR)

◎「Rマーク」保持コース

●GREEN FIELD(スタンダードクラス)

●SUNNY BEACH(エクストラクラス)

使用コース
SUNNY BEACH
(夜)

クレーメルW型18気筒DOHCエンジンが最高時速591キロを生み出す。ハンドリング性能をも兼ね備えた至高のグリップカーだ。どうにかして前へ出て、ブロックしながら走りきるしかないだろう。





SYSTEM デザイン Design

ここでは、プレイヤーの好きな色にマイカーを塗り替えられるのだ。しかも、その色も自分が好きなものを作れるスグレもの。ペイントパターンや色のバリエーションは段階を踏んで増えるのだ。

デザインとは

プレイヤーが使用している車のペイントパターンや色などを変更できるモードだ。車の他に、自分のチーム名やカーナンバーもここで変更することができるぞ。

ゲーム開始直後には、変更できる車の色は4色（赤、青、白、黄）しかないのだが、グランプリを勝ち抜いていくと、そのご褒美として、車のペイントパターンや色のパターンをもらえることがあるのだ。色やパターンのバリエーションが増えたら、自分の好きな色の組み合わせでマイカーをペインティングしよう。

ちなみにマイカーに施した色がチームカラーになるぞ。ここで決定されたチームカラーは、つねに画面上に登場するのだ。画面の上、ドライバー名の下に引かれている線の色がチームカラーに変わるのだ。気づいてたかな？



配色を変えるごとに画面の車上で色が変わるので分かりやすい。

バリエーション

プレイヤーが変えられるのは、ボディの模様（パターン）とその模様に塗る色、タイヤのホイールだ。ここで決めた色がチームカラーになり、マイカーすべてが同じ配色になるので慎重にデザインしよう。

ただし、同じデザインにしても車種が違うとまったく違ったデザインになるので、所有している車体すべてを見て決めるようにしたほうがいいぞ。

バリエーションは、スタンダードクラスをクリアしたときにペイントパターン2種類とホイール3種類、そして色が大幅に増加する。さらに、エクストラクラスの全グランプリをクリアすると、ペイントパターンが1種類追加されて、フルスペックとなるのだ。



フルスペックになると選択の余地がグンと広がるのだ。

● 初　期

ゲーム開始直後は、単色で4パターンしかない。スタンダードクラスはこれで我慢だ。

1 「TEAM NAME」

チーム名とドライバー名を変更することができるのだ。ニューエントリーをしたときに失敗したとか、突然、いい名前を思いついたときに便利だぞ。



気にくわない名前を消そう。

入力方法はニューエントリーと同じだ。

2 ボディカラー変更

ニューエントリーしたときに選んだ色を変えたくなったら、ここで変更できる。ただ、残りの3色から選ぶしかないのだけれど……。



●スタンダードクラスクリア後

パターンが2つ増えて、カラーバリエーションもグッと多くなる。わりと思ったように塗り替えられるぞ。

1 CAR DESIGN（ボディのデザイン及びカラーの変更）

全部で9つの項目が出現する。このうち、車のデザイン変更に直接関係するのは「PATTERN（パターン）」「COLOR（カラー）」「CHANGE WHEEL（チェンジホイール）」だ。

他では、その場で同デザイン、同色の状態で車種を変更できる「CHANGE CAR」と、配色を保存しておく「USER SET（ユーザーセット）」も使用頻度が高い。ユーザーセットにはSET AとB、Cの3つの保存用セットが用意されている。しかし、この時点では、SET Aしか選択できないのだ。この後のクラスをクリアすれば、すべて使えるようになるぞ。



PATTERN パターン

ここでは、ボディのペイントパターンを変えることができるぞ。それまで単色1種類だけだったのが、LINEとTWO-TONEの2種類が増えているのだ。

LINE ライン

当然だが、ボディに線が入る。その線とそのほかのボディ部分とに色を塗ることができるのだ。





TWO-TONE ツートン

車体の表面を2つにわけて、2色の色で塗りわけるようなペイント。これもその分け方が車種の数だけあるぞ。





COLOR カラー

ここは、ボディに色を塗るところ。車全体が4ヶ所に分けられていて各々にカラーリングできるのだ。色を混ぜて自分の好きな色を作り出せるEDITと、すでに作られた色が並ぶPALLETが新登場するぞ。

EDIT エディット

ここではRED（赤）とGREEN（緑）、BLUE（青）、LIGHT（明るさ）の4つが用意されている。これらを何％ずつ混ぜるかによって色が決まるのだ。



PALETTE パレット

右の写真のように、すでに作られている16色が用意されているのだ。この中で組み合わせても十分にペインティングできるぞ。



CHANGE WHEEL チェンジホイール

ホイールのタイプを3種類から選択できるようになるのだ。ホイールも履かせる車によって形と色が変化する。ここに紹介しているものは、1つのパターンにすぎないと思ってほしい。



TYPE-S



TYPE-G



TYPE-R

エクストラクラスクリア

デザインモードのすべてが出そった。ペイントパターンがさらに増え、車種の違いを考慮すると計18パターンになるのだ。

1 CAR DESIGN（車体のペイントパターン）

この段階で、デザインのパーツはフルスペックとなる。エクストラクラスを勝ち抜いた愛車に思い入れを込めて、もう一度、ペインティングしてみてもいいだろう。

ここでは、まずボディのペイントパターンに「TRICOLOR（トリコロール）」が加わる。これによって、ボディが3つに区切られることになり、色が3色使えるようになる。つまり、飛躍的に色の組み合わせのバリエーションが多くなるのだ。また、ユーザーセットがA～Cまでフルに使用可能となるぞ。自分のデザインパターンを記憶させておこう。



NEW TRICOLOR

PATTERN パターン

ボディを3つに分けて、各々に色を塗れるようになる。オリジナルカスタムカーを目指そう。



同じ色、同じパターンでも車種によって変わるぞ。



同系色で彩るか、反対色でハデ目でいくか。



自分のセンスで格好良くペインティングしよう。

CAR NUMBERについて

レーシングカーの世界にはつきもののカーナンバー。前年の総合成績トップだったドライバーが乗る車にナンバー1がつけられるのが通例だ。

『RV』の世界にも、似たような慣習があるのだ。ニューエントリーした直後のグランプリではプレイヤーのカーナンバーは99だ。ここから下に挙げる決まりに従って、徐々に数字が引かれていくのだ。そうこうしていけば、最終的にナンバーは1になる。これは「あなたはリッジシティのドライバーの中で1番になりました」という証しなのだ。

そして、ナンバー1を手に入れたチームには、マイカーにつけるナンバーを自由に決められるという特典が付くのだ。ここで「DESIGN」にいくと「CAR NUMBER」というコマンドが増えている。ここでナンバーの設定をしよう。



初めは必ず「99」から始まるのだ。

ナンバー変動の計算方法

1 スタンダードグランプリ・エクストラクラスのグランプリ1戦目・3戦目
- レースごとに1位…4pt、2位…3pt、3位…2pt、4位…1ptをグランプリ終了後に4戦分まとめてカーナンバーから引く。
- 4レースリトライせずにすべて1位だった場合は、さらに5pt引く。

2 エクストラクラスのグランプリ2戦目
- クリアすると、クリアボーナスとして15ptを引く。
- 4レースすべてリトライ無しの場合、さらに5pt引く。

3 エクストラクラスのグランプリ4戦目
- 1位にかぎり、10ptを引く。

4 アルティメットグランプリ
- クリアしたら、20ptを引く。

5 デュエルソロ
- 1人に勝つごとに5ptを引く。

6 バトルロイヤル
- クリアしたら20ptを引く。

7 タイムアタック
- 「Rマーク記録」を1つ更新するごとに2ptを引く。

8 99トライアル
- 99周走破すれば20ptを引く。

※なお、どのレースもポイント変動が起きるのは1回目のクリアのときだけだ。

例）ナンバー99でレース参戦。
◆スタンダードグランプリで1位→3位→1位→1位（4+2+4+4=14pt、99-14=85）
◆エクストラクラス1戦目で2位→1位→2位→1位（3+4+3+4=14pt、85-14=71）
◆エクストラクラス2戦目をクリア（15pt、71-15=56）　この時点でのナンバーは「56」だ。



自分にとってのラッキーナンバーにするのもいい。



全ボディパターン大公開!!



ライン













ツートン

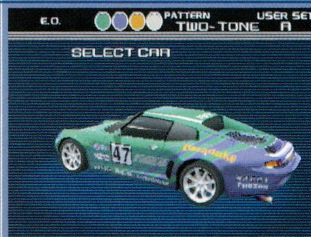












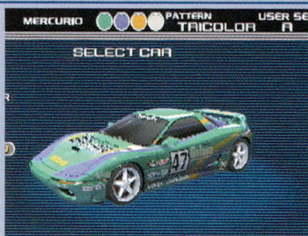
トリコロール















SYSTEM

ガレージ&レコード

Garage & Record

『RV』の数々のレースで獲得した車や賞品、プレイヤーがうち立てた記録や戦歴を確認できるモードを2つ一緒に紹介していこう。そのグラフィックなど見るべきところが多いぞ。

ガレージとは

その時点までに、プレイヤーが入手した車やエンジン、トロフィー、メダルを確認することができるモード。

「CAR」ではクラス別にマイカーを眺めることができるのだ。もちろん、ボディにはその時点で施してあるデザインが反映されているぞ。

「ENGINE」は、使用可能なエンジンが車順→クラス順にならんでいる。どれも細部まで細かく表現されているが、とくにデュエルカーのエンジンは必見のグラフィックだ。

「TROPHY」では、各グランプリで獲得したものがグランプリ順に並んでいる。自分の功績ともいえるものなので、1度じっくり眺めてみよう。

「MEDAL」には、デュエルで獲得したメダルが、プルート→デビル→スピリット→エンジェル→バトルロイヤルの順で並んでいる。これもその模様や光沢が非常に美しいのだ。



スタートボタンで各車のデモ画面を見ることができるぞ。

レコードとは

プレイヤーの各レースでの記録を確認することができる。

「REPORT」では、総走行距離やマイカーの台数などのチームの情報を見ることができる。

「HISTORY」では、プレイヤーが走ったレースの結果が過去30戦まで記録されている。

「GRAND PRIX」ではプレイヤーが各グランプリを何度優勝したかが表されている。すべてのグランプリにPerfectマークをつけよう。

「DUEL」では、デュエルモード内で走った記録が過去5戦まで表示される。

「TA:STANDARD、EXTRA、DUEL」は、それぞれのクラス、モード別にレコードタイムのランキングが14コース(逆走含む)ごとに表示されている。

なお、このほかにも、条件をクリアした場合には「99TRIAL」と「PAC-MAN」の記録が見られるコマンドが加わるぞ。



グランプリをリトライなしで、すべて1位でクリアすれば パーフェクトだ。

ほぼすべて見せます!! 栄光の軌跡

	スタンダードクラス	エクストラクラス				マキシマムクラス
トロフィー	スタンダードグランプリ	1戦目	2戦目	3戦目	4戦目	アルティメットグランプリ
メダル	プルートに勝利	デビルに勝利	スピリットに勝利	エンジェルに勝利		バトルロイヤルに勝利

SYSTEM

Versus バーサス



プレイヤー同士で対決できるモードだ。上下に2分割されたテレビ画面上で競争をする。自分のマイカーで対戦することができるので、日頃の腕を存分に発揮できるぞ。

VS NORMALとは

プレイヤー対プレイヤーの2台で走る直接対決モード。

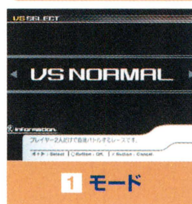
まず、使用可能コースの中からコースと時間帯を選択し、次にレースの設定(周回数やブーストの有無など)を決める。そして、自分が操縦する車を選ぶのだ。

ここでは、その本体でそれまでプレイしていたプレイヤーのガレージ内にある車を選択する画面から始まる。他のファイルに保存してあるガレージから選びたいときは「LOAD」を選ぼう。「PRESET」を選択するとスタンダードクラスとエクストラクラスのフィアロとメルクーリオ(計4種)から選ぶようになるぞ。

そして、エンジンとシフトの選択をしたら、いよいよバトルのスタートだ。


敵車は1台。徹底的にマークしよう。

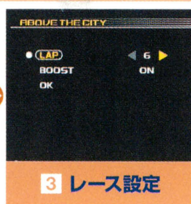
手順



1 モード



2 コース&時間帯



3 レース設定



4 使用カー

対戦!!

VS GPとは

プレイヤーの2台のほかに4台の敵車が参加して、グランプリ形式で行われる対戦モード。

レース設定でノーマルと違うのは、ここで使用できるコースがノーマルよりも少ないこと。それにレース設定で、敵車の強さのレベルを選択する項目が、周回数設定の変わりにある。という2点だ。詳しくは下記を参考にしてほしい。そのほかの設定方法はノーマルと同じだ。

狭い画面内で、敵車と対戦相手の車を同時にマークしなければならないので、高度なドライビングテクニックが必要となるぞ。ちなみに、この「VS」モードのエンジンの回転数は数字で表示される。そのメーターは1P、2Pとも車種に関係なく、同じ仕様となるのだ。


見慣れるまでは、周りを気にせずに自分の走りをしよう。

1 使用コース

ノーマルでは5種類のコースで走行可能なのだが、グランプリでは3種類のコースの中からしか選択できないのだ(各コースのリバースも可)。

ノーマル	グランプリ
サニービーチ	パークタウン
グリーンフィールド	アバヴザシティ
パークタウン	エアポートオーバル
アバヴザシティ	
エアポートオーバル	

2 レース設定

ノーマルではLAP(周回数)を決める項目があるのだが、グランプリでは周回数は3周と決まっているのでその項目はない。そこには、敵車の強さを「STANDARD」「EXTRA」「OVAL」の中から選択する項目があるのだ。

ちなみに「BOOST」とはゲームならではの設定で、オンにすると後ろにいる車のスピードがあがるようになるのだ。これにより抜きつ抜かれつのアツいレースが繰り広げられるというわけだ。



後ろのほうが有利になるブースト機能。

99TRIAL　PAC-MAN　BONUS

隠しモード&ボーナス条件

S P E C I A L

『RV』には2つのレースモードが「隠し」として用意されているぞ。これらの出現条件とともに、そのほかのボーナス出現条件もまとめた便利なページだ。



1時間40分の耐久レース・99トライアル

出現条件

●デュエルのバトルロイヤルクリア
●総走行距離999キロを達成する

※どちらか一方をクリアすると登場する。順序はない。

上記の条件を満たすと、「RACE」の中に「99TRIAL」が登場するぞ。レース名の通り、コースを99周するという、所要時間1時間40分ほどを要するサバイバルレースだ。

使用コースはサニービーチに固定で、使用する車はマイカー。レースのルールは、グランプリのサバイバルと同じ時間制限制だ。ちなみにレースクリアには着順は関係ないが、敵車はどの難易度でも速いので、1位でクリアするのは少々、難しくなっているぞ。

このレースのポイントは、いかに集中力を持続させるか。ポーズをうまく利用して休みながらでも完走を目指そう。



数人の友人と代わる代わる運転すれば効率がいい。



ついに？　やっぱり？　パックマン登場

出現条件

●総走行距離3000キロを達成する

上記の条件を満たすと、「RACE」の中に「PAC−MAN」が登場し、ガレージにはパックマンカーが導入されるぞ。このパックマンが乗る車を操縦してモンスターたちが操る車(バイク？)4台と勝負を繰り広げるのだ。

レースは1戦のみので、コースはパークタウンで固定(3周)だ。このレースで1位でゴールすれば、一度に4台のモンスターカーを手に入れることができるのだ。これら4台の性能も非常に個性的で運転してみるとすごく楽しいぞ。

ちなみに、ここで獲得した車(計5台)はすべてデュエルクラスに配置されるのだ。



プレイヤーがハンドルを切った方向に、パックマンもハンドルを切るぞ。

一目で分かる!!　ボーナス出現条件

	ボーナス	条件
1	●使用していた車をマイカーにできる	●GPクリア
2	●エクストラクラスのGP1戦目登場 ●マイカーのペイントパターン&色&ホイールが変更可能になる	●スタンダードGPクリア
3	●エクストラカーの選択が可能になる	●エクストラクラス出現
4	●エクストラクラスのGP2戦目登場 ●タイムアタックとフリーランでサニービーチが使用可能になる	●エクストラクラスの1戦目クリア
5	●エクストラクラスのGP3戦目登場 ●タイムアタックとフリーランでグリーンフィールドが使用可能になる	●エクストラクラスの2戦目クリア
6	●エクストラクラスのGP4戦目登場 ●タイムアタックとフリーランでオーバル以外のコースで逆走が可能になる	●エクストラクラスの3戦目クリア
7	●使用した車のオーバルエンジンが使用可能になる	●エクストラクラスの4戦目開始
8	●タイムアタックとフリーランでオーバルコースの順走と逆走が可能になる ●マキシマムクラス登場(難易度ハードのみ) ●車のペイント&色&ホイールの変色パターンがフルスペックとなる ●以後のエクストラクラスのGPでの使用コースや時間帯がランダムになる	●エクストラクラス全クリア
9	●デュエルソロにプルート出現	●タイムアタックで「PLUTO」の「Rマーク記録」を2つ更新する
	●デュエルソロにデビル出現	●タイムアタックで「DEVIL」の「Rマーク記録」を2つ更新する
	●デュエルソロにスピリット出現	●タイムアタックで「SPIRIT」の「Rマーク記録」を2つ更新する
	●デュエルソロにエンジェル出現	●タイムアタックで「ANGEL」の「Rマーク記録」を2つ更新する
10	●倒したデュエルカーがマイカーになる	●デュエルソロをどれかクリア
11	●デュエルにバトルロイヤルが出現	●デュエルソロすべてをクリア
12	●カーナンバーを自由に変更できるようになる	●カーナンバーが「01」になる
13	●BGMに隠し曲が3曲(マイクヴァンダイク)追加される	●総走行距離765キロ達成
14	●99トライアルが出現	●デュエルのバトルロイヤルクリア。または総走行距離999キロ達成
15	●パックマンカーがマイカーになる ●「PAC−MAN」が登場する ●BGMに隠し曲(パックマンBGM)が追加される	●総走行距離3000キロ達成
16	●モンスターカー(全4台)がマイカーになる	●PAC−MANクリア

RIDGE RACER V

RIDGE RACER V

RIDGE RACER V

RIDGE RACER V

テクニック
TECHNIQUE



2

RIDGE RACER V

RIDGE RACER V

RIDGE RACER V

Technique

基本操作

Basic operation

ここではゲームをプレイするにあたっての基本的な操作方法を説明する。まず、コースに出る前に、ATやMTの役割などをしっかりと覚え、万全の状態でレースに挑めるようにしておこう。

まずはシフトの操作を選ぼう

車を選ぶ上での重要な要素として、シフトチェンジの操作をAT（オートマチック）かMT（マニュアル）のどちらからか選択する必要がある。

ATの場合は全自動なので、シフトチェンジのことは考えなくても良いが、MTを選んだ場合、ミッション数（つまりシフトチェンジの数）によって車に違いがでてくるのだ。その数は4速～6速と分かれていて、基本的に加速力のある車の方がエンジンの回転が速いので、ミッションの数が多くなっている。

このようにATとMTによって操作方法に少し違い出てくる。その辺りのことを、次からの項目で少し詳しく見ていくことにしよう。

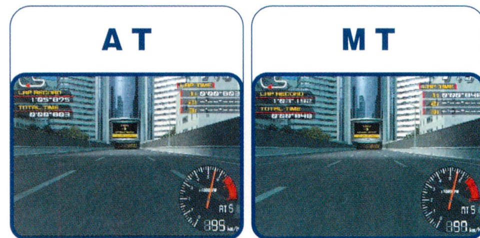


シフトチェンジを自動で行うATと、手動で行うMT。この2つからシフトチェンジを選ぶわけだが、それぞれのメリット・デメリットをしっかりと把握して選ぼう。

AT&MTのメリットとデメリット

シフトチェンジは、すべて自動で操作を行ってくれるATと手動で行うMTの2種類がある。最高速度はどちらも同じなのでどちらを選んでも構わないが、それぞれのメリットとデメリットを説明しておこう。

まずATは、全自動なのでシフトチェンジに気を取られることなく運転に集中できる。だが、回転数が一定の高さまで達しないとシフトチェンジされないので、加速にムラができてしまう。逆にMTの場合は、シフトチェンジをすべて手動で行うため、運転と同時にシフトのことも頭に入れる必要がある。しかし、慣れてしまえばムダなく加速でき、シフトダウンを使ったコーナリングを行うこともできるのだ。慣れるまではなかなか大変だが、使いこなせば車の性能を存分に引き出すことができるぞ。まずはATでコースに慣れ、徐々にMTに切り替えるといいだろう。



同じタイミングでアクセルをオンにした場合、シフトチェンジのタイミングがベストならば、MTの方が加速にムラがなく、最高速に達するのが早い。

ロケットスタートでスタートを優位に

プレイヤーの車は、どのコースでも最後尾からのスタートとなるので、トップの車との差は大きく開いてしまう。スタートを有利に走り出すためにも、普通のスタートよりも加速度が速い、ロケットスタートをぜひ利用しよう。やり方はまず、アクセルを細かくオン・オフしながらエンジンの回転数を6000回転から～7000回転ぐらいの間で保つ。そしてスタートと同時にアクセルを踏み込みそのままシフトを2速に入れれば通常よりも速いスタートが可能となる。これでスタートを有利に進めることができるぞ。

このテクニックは、回転数の上がりが遅い最高速重視の車種よりは、加速重視の車種の方がスタートをしやすい。また、AT・MTどちらでも可能だ。しかし、ATの場合はシフトチェンジするタイミングが遅いために、MTより加速が劣ってしまうということを頭に入れておこう。



回転数を6000から7000ぐらいで保ち、「GO」サインと同時にアクセルをオンにする。スタートしたらすぐに2速でスタートすることができる。回転数が高すぎると、ホイルスピンして失敗してしまうので注意しよう。

Technique テクニック〜基本編 Basics



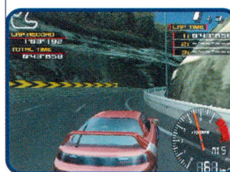
ここでは、レース中の基本となるコーナリングのテクニックを紹介しよう。どれも基本的なテクニックなので、知らなかったドライバーはさっそく、目をとおしておこう。そしてこれらのテクニックを実践できれば、ライバル達に差をつけることができるのだ。

ドリフト走行・グリップ走行とは

このゲームではドリフト走行・グリップ走行という2つのドライビングテクニックを選択することができる。この2つのドライビングテクニックのどちらを選ぶかによって、コースでの走りが大きく違ってくるのだ。そのため、それぞれの特徴をしっかりと把握して選択する必要がある。まずはドリフト走行、グリップ走行それぞれについて紹介していくぞ。

ドリフト走行とは車のテール部分をスライドさせてコーナリングするテクニックで、急角度なコーナーを曲がるのに長けている。また、グリップ走行とは、アクセルをオフにすることによりグリップ力を上げ、コーナーをクイックに曲がることに長けた走法だ。車のタイプによって、ドリフト・グリップどちらの走法が得意か決まっているので、その車にあった走行でコーナーを攻めることになるぞ。

ドリフト走行



グリップ走行



ドリフト走行は、見た目にも豪快な走行。グリップは豪快さはないが、鋭くコーナリングを行える。自分に合った走りを選ぼう。

ドリフト走行の車



FIARO フィアロ
3000cc/351ps



TOREADOR トレアドール
3000cc/383ps



SOLARE ソラーレ
4500cc/435ps

初期状態で選べるドリフトタイプの車は、「フィアロ」・「トレアドール」・「ソラーレ」の3台で、加速力よりも最高速を重視した車だというのが特徴だ。それぞれの車は、初級はフィアロ、中級はトレアドール、上級はソラーレと位置づけられており、順を追って最高速も高くなる。だが、最高速が高くなる分、スピードが乗っているとドリフトしたときのテールスライドが大きくなってしまうのだ。そのため、最高速の高いソラーレは特に扱いにくい車いえる。

まずは、フィアロのようなハンドリング性能が良く、扱いやすい車を使ってみよう。そして、車の操作やドリフトに慣れたら徐々に、トレアドールやソラーレのようなグレードの高い車に乗り換えるようにするといいぞ。

グリップ走行の車



FORTUNE フォーチュン
1800cc/281ps



MERCURIO メルクーリオ
3000cc/405ps



E.O. イーオー
3600cc/479ps

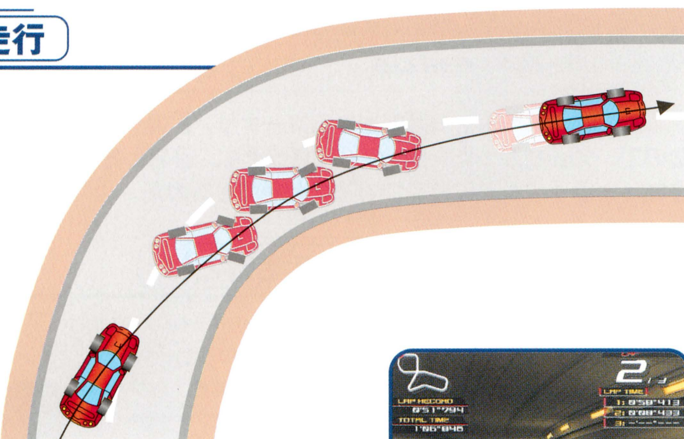
グリップタイプの車は、「フォーチュン」・「メルクーリオ」・「イーオー」の3台から選ぶことができる。全体的にドリフトタイプの車と比べ、トップスピードよりも加速力と操作性を重視した車が多いのが特徴だ。だが、フォーチュンからイーオーへと、グレードが上がるにつれ、最高速が高くなる代わりに、ハンドリングの性能が悪くなってしまう。そのため、イーオーなどではコーナーが非常に曲がりにくく扱いづらくなっているぞ。

グリップの場合もドリフトと同様、まずは、フォーチュンのような操作性や加速の良い車を使い、グリップ走行の操作やコース全般に慣れておこう。そして慣れてきたらメルクーリオやイーオーのような、最高速が高く使いづらい車を使い、徐々にならして行くといいだろう。

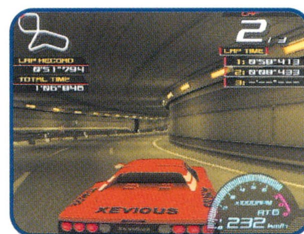
豪快な走りのドリフト走行

ドリフト走行とは車体を横に滑らせてコーナーを曲がるという走行だ。操作はコーナーに差し掛かったらステアリングを切り、アクセルを離すだけ。そうすると車体のテールがスライドした状態になるのだ。これにより車体は横にスライドして急旋回を行うことができるぞ。だが、このとき車体はスライドして不安定になるので、ステアリングをコーナーのアウト側に切れば（カウンターステア）、車の体勢を立て直すことができる。また、アクセルを離している時間が大きいほどスライドも大きくなるので、コーナーに合わせてスライドの幅を調節しよう。

ドリフト走行は、車体を横にスライドしてコーナーを走行するため、速度をあまり落とさずにコーナリングできる。そのため、いかに高い速度でコーナーに進入するかが、ドリフト走行で速く走るためのポイントとなるのだ。



コーナーに差し掛かったらアクセルをオフにしてドリフト開始。そのまま横に滑り、コーナーをクリアすることができる。コーナーに対して垂直に入れるよう、コーナーの少し手前でドリフトを開始するのがポイントだ。

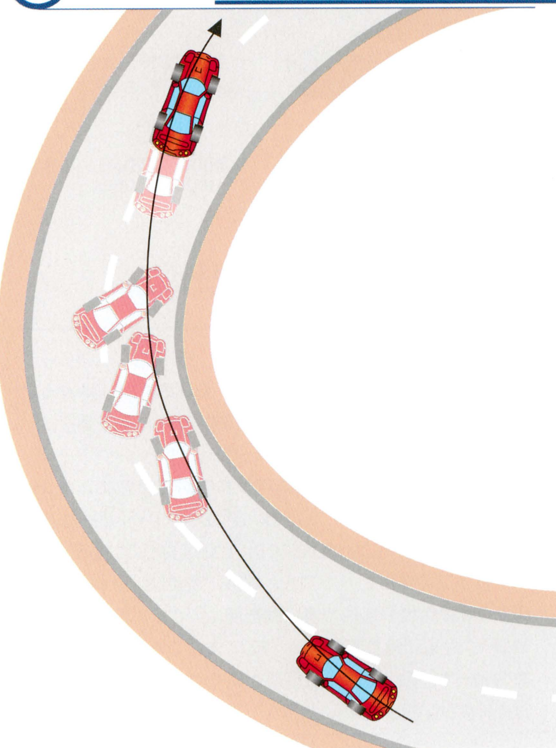


あまりスピードを落とさず曲がれるので、なるべく高速度でコーナーへ進入しよう。

ドリフトは細かいアクセルワークが苦手

ドリフト走行は、急激な旋回で急角度なコーナーを高い速度でクリアしやすいテクニックだ。だが、道幅の狭いコーナーや多少のアクセルワークが必要になるコーナーでドリフトしてしまうと、車体が旋回しすぎてアウト側の壁に激突してしまう危険があるのだ。そのため、道幅が狭かったり多少のアクセルワークが必要なコーナーでは、シフトダウンやブレーキングを使い、コーナリングすることが必要となる。

このシフトダウンやブレーキングでゆっくりと減速することにより、テールスライドを極力抑えることができる。これにより、多少のアクセルワークが必要なコーナーや、道幅の狭いコーナーでも安全にクリアすることができるぞ。また、このときステアリングを大きく切ってしまうと、ドリフト状態になってしまう危険性がある。このときのステアリング操作は、方向キーをチョンチョンと細かく押すようにして慎重に操作しよう。



ドリフトカーはグリップ力が低いので、スピードが乗っていると緩やかなコーナーでも曲がりきることは難しい。テールスライドしないようにシフトダウンやブレーキングでスピードを調整してコーナリングする必要があるぞ。

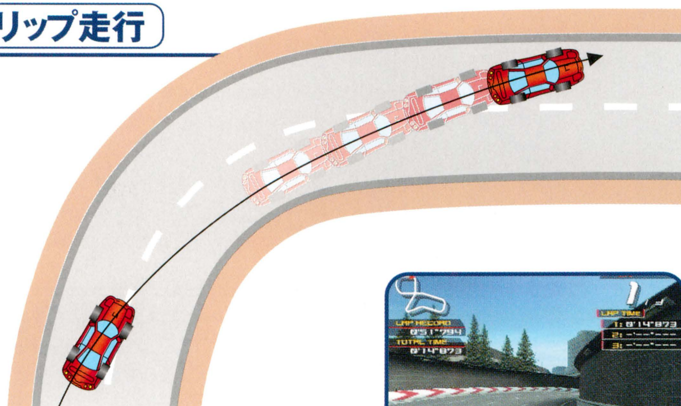


ムダに減速しないよう、緩いコーナーではアウトから大きく旋回して曲がろう。

鋭いコーナリングのグリップ走行

グリップ走行とは、車の持つグリップ力を最大限に活かして走行する方法だ。操作はコーナーに差し掛かったとき、ステアリングを切りながらアクセルを離すだけ。すると、車体のグリップ力が増すので、ステアリングを切るだけで容易にイン側へ入ることができるのだ。これにより、車にムダな動きがでず、コーナーでは安定してコーナリングすることができるぞ。ただ、アクセルを離している間は減速してしまうので、アクセルを細かくオン・オフしてムダな減速をしないようにするのがポイントとなる。

また、グリップカーはハンドリングの良い車が多いので、イン側へ曲がりすぎているようだったら、ステアリングを離してアウト側へ膨らむようにするといい。これにより、旋回する距離が大きくなり、ステアリングを切る必要が最小限になるので加速がしやすくなるのだ。

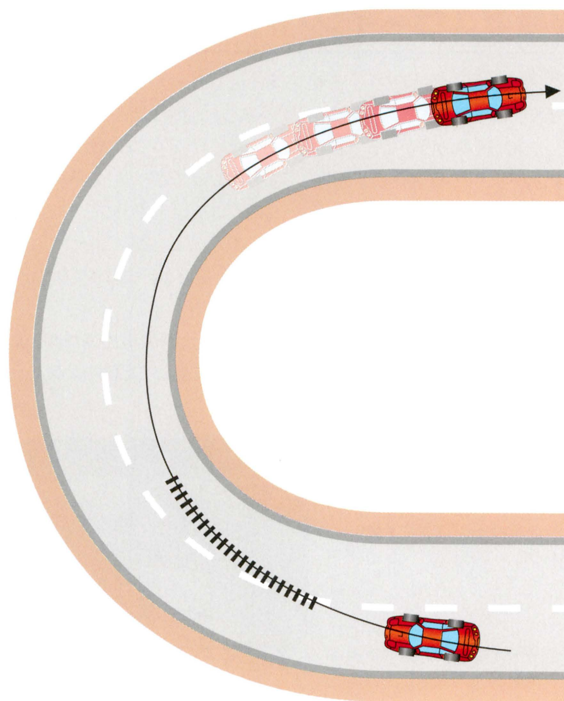


グリップ力を活かし、コーナリングする。曲がり切れそうにない場合は、アクセルをオフにするなどして調整を行い、グリップ力を高めよう。



減速している時間を短くするため、なるべく最短のルートでコーナリングしよう。

急角度なコーナーは注意!

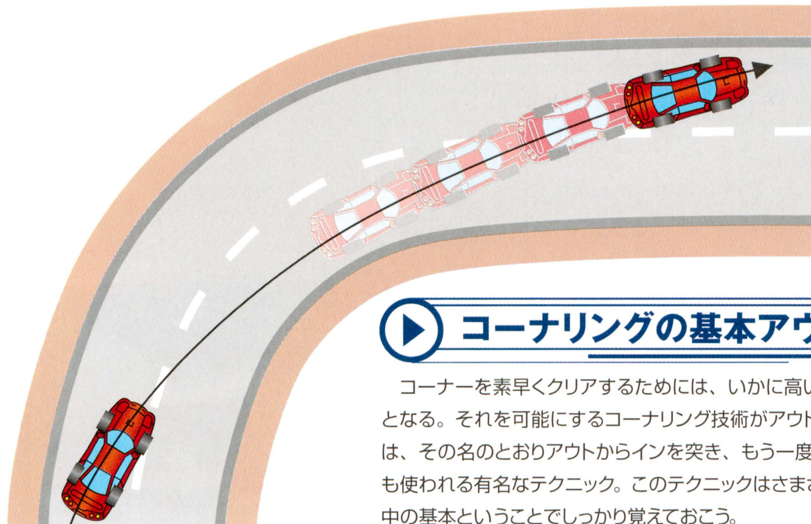


グリップ走行は、グリップ力で安定したコーナリングを行うという走行手段だ。だが、急角度なコーナーに差し掛かった場合、ドリフト走行のようにテールをスライドさせて車体を急旋回させるということができない。そのためグリップ車は、急角度コーナーを素早くクリアすることが難しいのだ。グリップ走行の車でヘアピンコーナーのような急角度コーナーを攻める場合、アクセルを長くオフにし、減速をしてからコーナーを曲がろう。これにより十分な減速をしてからコーナーへ進入することができるので、急旋回を行えないグリップ車でも安全に曲がりきることができるのだ。また、アクセルを離してグリップ力を増した上でブレーキングをすれば、フロント側に荷重がかかり、車の旋回を大きくすることができる。コーナリングしやすくなるテクニックなので、ぜひ覚えておこう。

急激なコーナーは十分なブレーキングをしてから曲がる。ブレーキングによりスピードが落ち、コーナーでの旋回が楽になるぞ。コーナー脱出時にはアウトへ大きく膨らみ、加速のスピードを稼ぐといい。



ブレーキと同時にシフトダウンをすれば、再加速時のシフトダウンの手間が省けるぞ。





イン側を突きなるべく最短のルートを通ることで、タイムアップにもつながるのだ。

アウトから入りインへ抜ける、どのコーナーにも応用が利く重要なテクニックだ。曲がり切れそうにない場合はアクセルをオフやシフトダウンで速度を調節しよう。

コーナリングの基本アウト・イン・アウト

コーナーを素早くクリアするためには、いかに高い速度を維持できるかが重要なポイントとなる。それを可能にするコーナリング技術がアウト・イン・アウトだ。アウト・イン・アウトとは、その名のとおりアウトからインを突き、もう一度アウトに抜けるという、実際のレースでも使われる有名なテクニック。このテクニックはさまざまなコーナーで応用できるので、基本中の基本ということでしっかり覚えておこう。

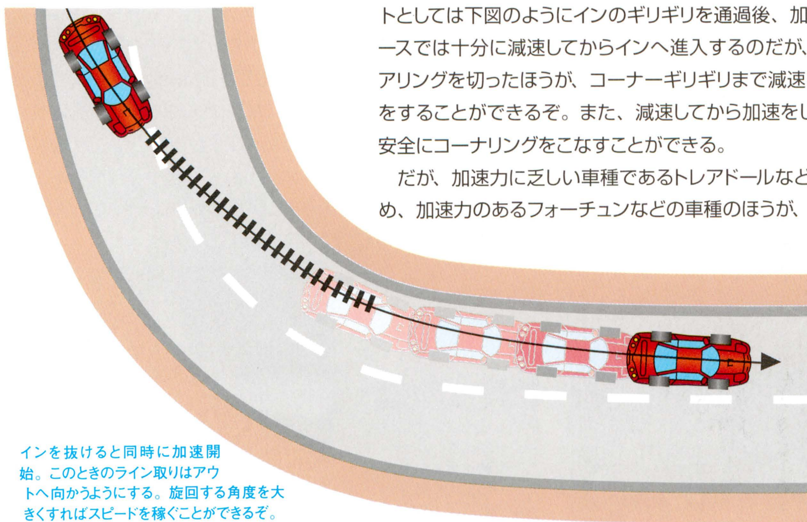
例えば上図のようなコーナーがあった場合、アウトから進入してインのギリギリを通過、そしてアウトへ抜ける形が理想的なクリアのしかただ。コーナーでの旋回を大きくする分、ステアリングを切らなくてよいので、高い速度を維持しながらコーナーを抜けることができるぞ。コーナーの形状によっては理想的なライン取りがとれない場合もあるが、さまざまなコーナーでの応用がきくテクニックなので、ぜひ覚えておこう。

加速力が重要スローイン・ファーストアウト

コーナリングの基礎となるアウト・イン・アウト、その応用となるコーナリングがスローイン・ファーストアウトだ。ライン取りは基本となるアウト・イン・アウトと同様だが、アウトからインへ進入する際に減速し、加速しながらアウトへ抜けるコーナリングテクニックだ。ポイントとしては下図のようにインのギリギリを通過後、加速して抜けていくのがベスト。実際のレースでは十分に減速してからインへ進入するのだが、ゲーム内ではブレーキングしつつステアリングを切ったほうが、コーナーギリギリまで減速を遅らせられるので、鋭いコーナリングをすることができるぞ。また、減速してから加速をしてコーナーを抜けるテクニックなので、安全にコーナリングをこなすことができる。

だが、加速力に乏しい車種であるトレアドールなどではコーナー脱出時の再加速が遅いため、加速力のあるフォーチュンなどの車種のほうが、このテクニックに向いているといえる。

コーナーに入る直前のブレーキングポイントで、減速を開始する。車の軌道はアウトからインへ入る形だ。



インを抜けると同時に加速開始。このときのライン取りはアウトへ向かうようにする。旋回する角度を大きくすればスピードを稼ぐことができるぞ。

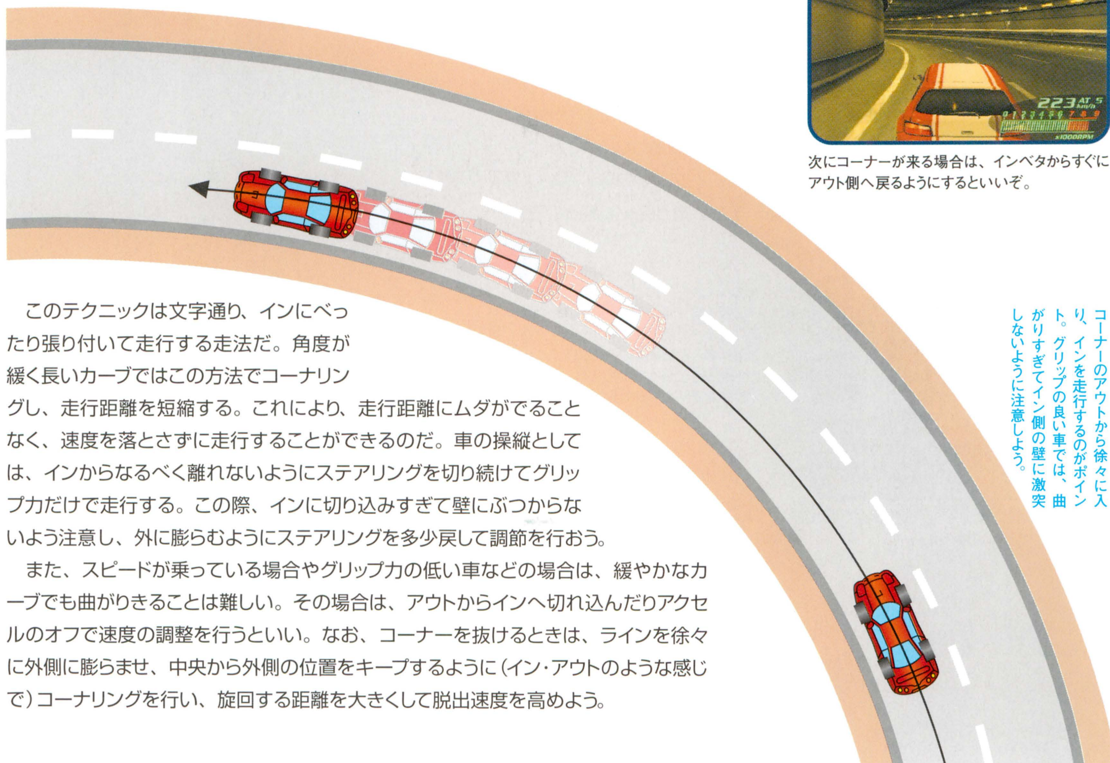


急角度コーナーをグリップカーでクリアするときも、このテクニックの応用となる。



緩やかなコーナーはインベタ走行

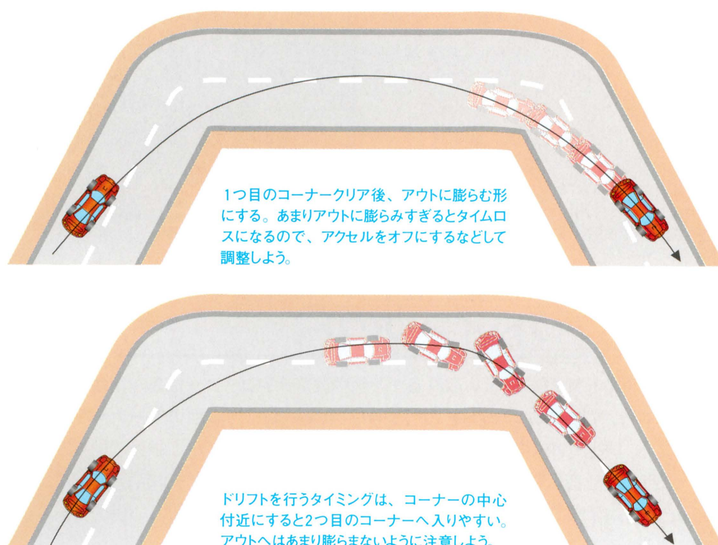
次にコーナーが来る場合は、インベタからすぐにアウト側へ戻るようにするといいぞ。



このテクニックは文字通り、インにべったり張り付いて走行する走法だ。角度が緩く長いカーブではこの方法でコーナリングし、走行距離を短縮する。これにより、走行距離にムダがでることなく、速度を落とさずに走行することができるのだ。車の操縦としては、インからなるべく離れないようにステアリングを切り続けてグリップ力だけで走行する。この際、インに切り込みすぎて壁にぶつからないよう注意し、外に膨らむようにステアリングを多少戻して調節を行おう。

また、スピードが乗っている場合やグリップ力の低い車などの場合は、緩やかなカーブでも曲がりきることは難しい。その場合は、アウトからインへ切れ込んだりアクセルのオフで速度の調整を行うといい。なお、コーナーを抜けるときは、ラインを徐々に外側に膨らませ、中央から外側の位置をキープするように（イン・アウトのような感じで）コーナリングを行い、旋回する距離を大きくして脱出速度を高めよう。

複合カーブは1つ目のコーナーがカギ



2段階になっている複合のコーナーでは1つ目のコーナーへの入り方がスムーズにクリアするためのポイントとなる。

まずグリップカーの場合、1つ目のコーナーはアウトギリギリからインへ切れ込む形にし、アウトに膨らむ形にする。そして2つ目のコーナーは1つ目のコーナーをクリアする際、アウトへラインを膨らませているので、アウト・イン・アウトの形でコーナリングするのが理想のコーナリングだ。もし、2つ目のコーナーで曲がり切れそうになかったら、アクセルのオフやシフトを1つ下げて減速を行おう。

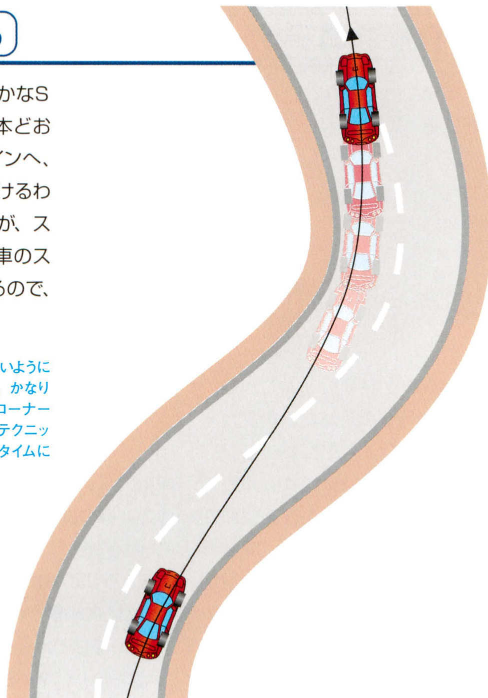
また、ドリフトカーの場合も1つ目のコーナーはグリップカーと同じく、アウトギリギリからインへ切れ込む。その際、最後のアウトに膨らむところでテールをスライドさせ、車体を横に滑らせよう。2つ目のコーナーに対して真っ直ぐに入れるように体勢を立て直せれば、良い形でコーナーをクリアすることができるぞ。

S字コーナーは真っ直ぐ抜けろ

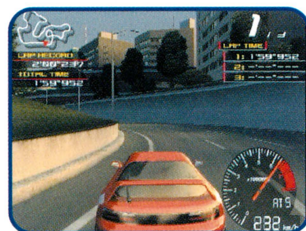
S字コーナーはカーブの連続の複合コーナーだが、曲線が緩やかなS字に関しては覚えてしまえば簡単に抜けることも可能になる。基本どおりアウトからインを突くわけだが、インを突いたら次のカーブのインへ、そのまま真っ直ぐ走行すればいい。つまりインとインを直線で抜けるわけだ。完全に真っ直ぐ走行するということはなかなか難しい。だが、ステアリングをなるべく切らないように走行することで、その分、車のスピードを落とさずに走行することができる。また、真っ直ぐに走るので、走行距離の短縮にもなるのだ。

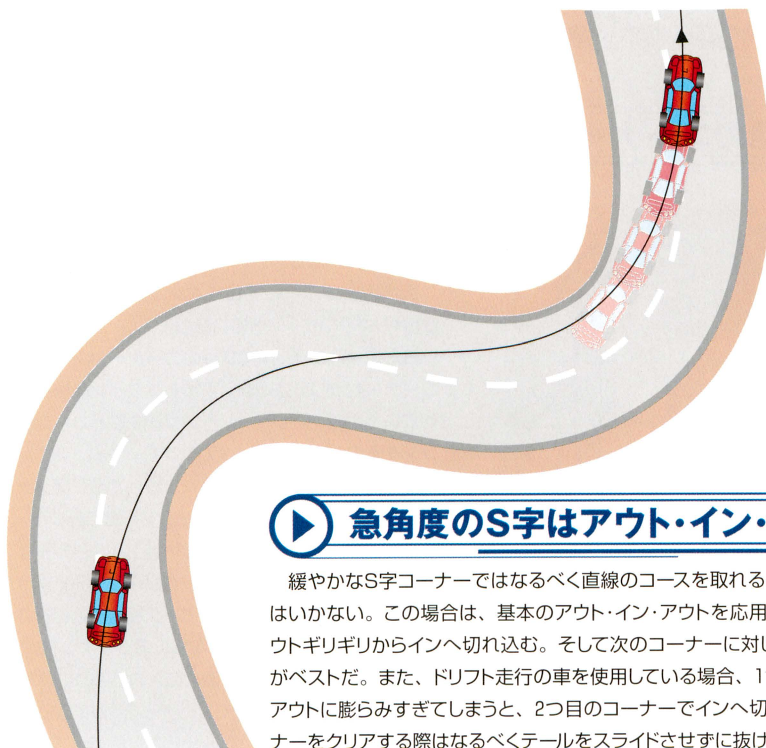

コーナーをきちんと曲がろうとせず、なるべくステアリングを切らずに曲がりたい。

なるべくステアリングを切らないように真っ直ぐに走るようにすれば、かなり高いスピードを維持しながらコーナーを抜けることが可能だ。このテクニックを使うのと使わないのではタイムにも大きな差が出てしまうのだ。



1つ目のコーナーをできるだけインへ取るようにすれば、2つ目のコーナーへ入るとき楽になる。そのためにも、1つ目のコーナーはアウトから大きく入り、インへ深く入れるようなライン取りをしよう。


1つ目のコーナーは、なるべくアウトに膨らませず、イン側をキープすればベスト。



急角度のS字はアウト・イン・アウト

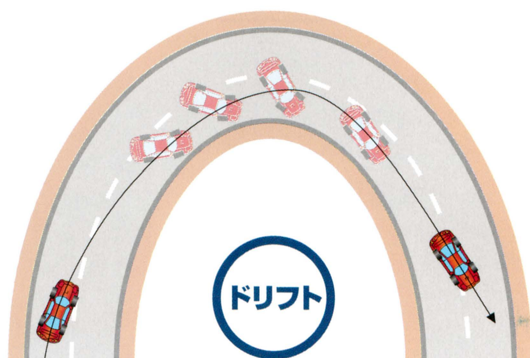
緩やかなS字コーナーではなるべく直線のコースを取れるが、急角度なS字コーナーはなかなかそうはいかない。この場合は、基本のアウト・イン・アウトを応用すればいい。まず、1つ目のコーナーをアウトギリギリからインへ切れ込む。そして次のコーナーに対してはそのままイン→アウトと抜けていくのがベストだ。また、ドリフト走行の車を使用している場合、1つ目のコーナーで大きくテールスライドしてアウトに膨らみすぎてしまうと、2つ目のコーナーでインへ切り込むのが辛くなってしまう。1つ目のコーナーをクリアする際はなるべくテールをスライドさせずに抜けることを心がけよう。



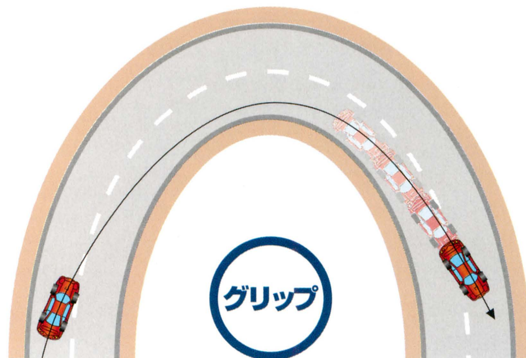
急角度なスプーンコーナーの攻め方

スプーンコーナーは急角度で旋回距離が長いコーナーで、なかなか難易度の高いコーナーだ。まずはドリフト走行でのコーナリングを説明しよう。最初は基本通りアウトからインへと進入する。この時、ステアリングはイン側へ切り、続けてギリギリまでグリップ力だけで耐えよう。そして、アウトへ膨らみ始めたらアクセルをオフにしてドリフトで旋回する。これでスムーズにクリアすることができるぞ。

次にグリップ走行の場合だが、これもアウトギリギリからインへと進入する形をとる。グリップ力があるので、インへステアリングを切りながらアクセルをほんの少し離すぐらいのアクセルワークでイン側をキープしよう。そして、インを抜けたらアウトへと旋回を大きくしながら抜け、スピードを稼ぐという方法が理想的なコーナリングだ。



最初はグリップ力で走行し、アウトに膨らみ始めたら流れに任せて、そのままドリフト状態に入ろう。テールスライドをしてアウト側の壁にぶつからないように注意しよう。

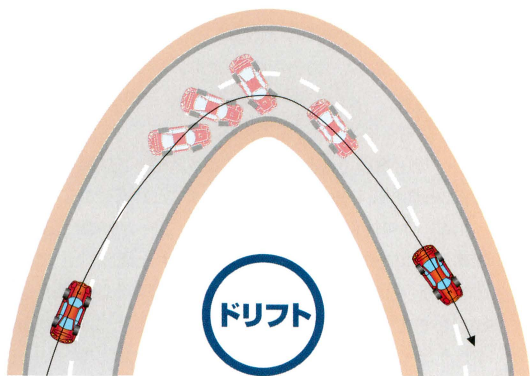


アウトギリギリからインへの最短ラインを取る。グリップ力だけで曲がり切れそうになかったら、アクセルを離して速度を調節すると安全にコーナリングできるぞ。

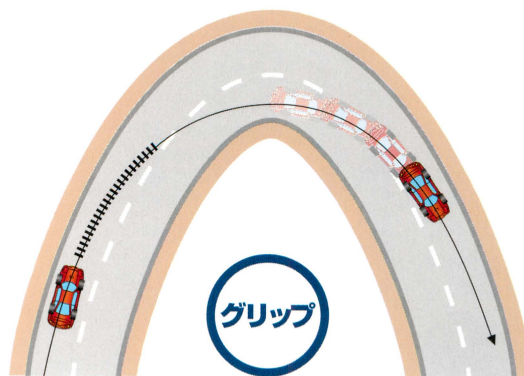
最大の難関ヘアピンコーナー

多数存在するコーナーの中でもこのヘアピンコーナーは一番手強いコーナーといっても過言ではない。それほどキツいコーナーなのだ。ゲーム中には多数このコーナーが登場するので、しっかりとしたコーナリングワークを覚えておきたい。

まずドリフトカーの場合だが、ライン中心ぐらいの位置からコーナーに差し掛かったと同時にドリフトしよう。この時、車のフロントがインの壁スレスレぐらいを通るようにするのがベスト。そしてコーナー脱出の少し前に、スライドしている方向とは逆側にステアリングを入れて、体勢を立て直し、加速しながら抜けていこう。逆にグリップカーの場合、ドリフトカーと違って急激な方向転換ができない。そのため、十分に減速を行ってからコーナーに入る必要がある。まず、アウトコースギリギリを走り、コーナーに差し掛かる手前で減速しながらイン側へ寄ろう。コーナーに差し掛かったらアクセルを離し、グリップ力を高めてイン側へ切れ込む。コーナーを曲がりきったらアクセルを入れ、徐々にアウト側に膨らんで距離を稼ぎ、加速を十分に行えるようにしよう。



コーナーに差し掛かると同時にドリフトを開始する。急激な旋回を行うので、コーナー脱出時は車体が不安定になる。早めにカンターステアを入れ、挙動を調節しよう。



グリップ走行では急旋回できないので、十分な減速をしてからコーナリングしよう。また、MT車ではコーナー脱出時に1速下げておけば、再加速がしやすいぞ。

Technique

テクニック〜応用編

nactical appsication

基本編で紹介したようなコーナリングはあくまで理想的なもので、実際のグランプリモードでは多数の敵車と競いながらレースを走るため、理想的なライン取りを行うのはなかなか難しい。ここでは敵車の存在を踏まえた上での攻略法を紹介していくぞ。

急角度コーナーではインから抜きに出る

ライバルカーは基本的にベストなライン取りで走っている。そのため、こちらがベストなラインを取ろうとしていると自然と前方をふさがれてしまう形になる。特にコーナーでライバルカーは、アウト・イン・アウトのラインを確実に走行してくるので邪魔になり、ベストのラインが取れないことが多い。しかし、コーナーでライバルカーは大きく減速するために、抜きに出るチャンスでもあるのだ。例えば右の図のような急角度のコーナーの場合、ライバルカーは確実にベストなラインをキープしてくる。そのため、こちらがイン側をキープするのは難しい。そこで、早めにブレーキングをしてインギリギリのラインを取ろう。ライバルカーとはサイド同士でぶつかっても減速が少ないので、多少強引に割り込んでもOKだ。そのままアウトに加速しながら抜けていけばライバルカーを簡単にパスすることができるぞ。

ライバルカーがグリップタイプの場合、急激に減速するので、追突しないように注意!

なるべくブレーキングポイントを遅らせて、ライバルカーよりも先にイン側へ切れ込む。コーナーを抜ける際の立ち上がりは、後ろからライバルカーに追突されないよう、後方の注意も怠らないようにしよう。

緩やかなコーナーではアウトからスピードで抜く

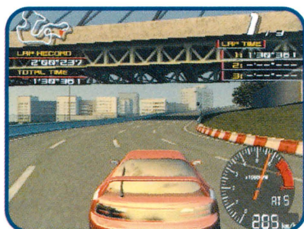
緩やかなコーナーでは急激なコーナーとは違い、アウトからの方がライバルカーを抜きやすい。ライバルカーは確実にベストなラインをキープするため、緩やかなコーナーではイン側を確実に走行してくる。最高速では自車がライバルカーを上まわることが多いので、スピードが乗っていればアウト側からでも十分に抜いていくことが可能なのだ。

ただ、1つ注意しておきたいのが、コーナーの出口付近での追い抜きだ。ライバルカーはコーナー出口付近では次のコーナーに備えてアウト側に膨らんでくる。そのため、出口付近でアウトから抜こうとしていると、アウトに膨らんできたライバルカーに激突されてしまうことがあるのだ。コーナーの出口付近でライバルカーがアウトに膨らんできたら、すかさずイン側を取りスピードで追い抜いてしまおう。

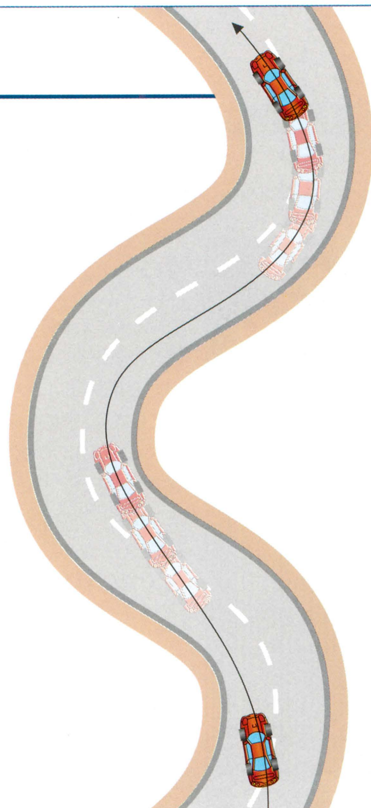
緩やかなコーナーではスピードに任せて一気にライバルカーを追い抜こう。コーナー脱出の際にはイン側から膨らんでくるライバルカーの挙動に注意しよう。

先のコースによってラインを変化させよう

実際のコースではさまざまなコーナーが存在するので、基本テクニックで紹介した理想のライン取りをしていると先のコーナーに対応できないこともある。そのため、コースでは先のコーナーを考慮に入れた上で、ライン取りも変化させて対応する必要があるのだ。例えばS字コーナーの直後にコーナーがあるとする。この場合、S字の2つ目のコーナーに対して深くインを突く方が、S字後のコーナーに対して入りやすくなるぞ。また、インベタ走行できるような緩やかなカーブでも、後半にいきなり急カーブになるという場合もある。最初はインベタ走行でOKだが、コーナーの終わり付近では徐々にアウトに膨らみ、アクセルをオフにして調整を行いながらコーナーを切り抜けよう。



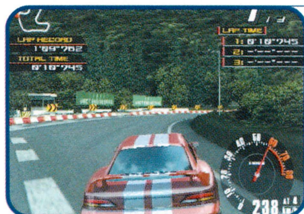
曲がり切れそうになかったら、ムリをせず、素直に減速して曲がった方が無難だ。



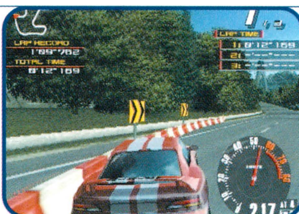
1つ目のコーナーをクリアしたら、再びS字コーナーがあると考えてコーナリングしよう。2つ目のコーナーではできるだけイン側を取り、直後のコーナーへうまく進入できるようにするといい感じだ。

ドリフト車でグリップ走行

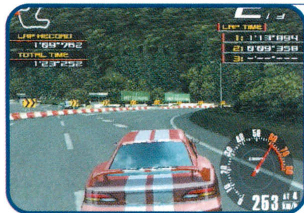
ドリフトタイプの車の中で最高速の高いソラーレのような車を使っている場合、スピードが出ていると通常は何事もなくクリアできるようなコーナーでも曲がりきれないことが多々ある。曲がり切れそうにないからといって、ドリフト走行してしまうと逆にタイムロスとなってしまうので、最高速の高いドリフトタイプの車は非常に扱いにくい。しかし、ドリフトタイプの車でも多少ではあるがグリップ走行が可能なのだ。やり方はアクセルを一瞬離すだけ、といたってカンタン。この操作を行えば、スピードが約3キロ程度ダウンする。アクセルを一瞬離しただけでもグリップ力は通常よりも増しているので、チョンチョンといったような感じで2～3回程度アクセルを離せば、曲がり切れそうにないコーナーでもなんとかクリアすることができるぞ。







ドリフトカーで中途半端なコーナーに差し掛かった場合、曲がりきれずにドリフトしてしまうとタイムロスになってしまう。







アクセルを一瞬離すというテクニックを実践できれば、ドリフトせずに多少の減速とグリップ力を上げることができる。このテクニックを知っていれば、コーナーがギリギリ曲がりきれないときでも、ドリフトせずに曲がりきることができるぞ。

知っ得テクニック

USEFUL

ここでは、レースで役に立つちょっとしたテクニックを紹介するぞ。どれもカンタンなテクニックだが、レースでタイムアップにもつながる重要なテクニックなので、ぜひ覚えて有効利用して欲しい。

スリップストリームに入れ

車というものは、かならず空気の抵抗を受けて走るものだ。この空気抵抗を受けると車の速度が上昇しにくくなり、スピードが抑えられてしまう。そのため、車の形は空気の流れをスムーズにして抵抗を少なくするように、なるべく低い車高で流線型の形をしているのだ。だが、テクニックで空気抵抗を少なくすることもできる。それがスリップストリームだ。やり方は、他の車の後方に入るだけと、とってもカンタン。前の車が空気をさえぎってくれ空気抵抗が少なくなるのだ。これにより、空気抵抗が少なくなってスピードの伸びが上昇するぞ。また、レース中では、ライバルカーの後方に入りギリギリまでスリップストリームを続ければ、容易に抜き去ることも可能なのだ。このテクニックは、カンタンだが確実にスピードアップできる方法なので、上手く利用していきたい。



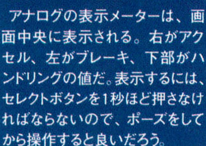
スリップストリームに入ってない場合
スリップストリームに入っていない場合は、モロに正面から空気抵抗を受けてしまう。加速力は入っているときと比べ落ちてしまう。



スリップストリームに入った場合
スリップストリームに入った場合は、前方の車が盾になり、空気抵抗をかなり減らすことができる。入っていないときと比べ、加速の伸びは格段に良くなるのだ。

コーナリングを的確に行おう

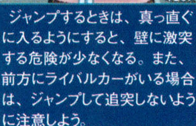
このゲームにはアナログモードを使用しているときにセレクトボタンを1秒押すと、アナログ値のメーターが画面に表示されるモードが用意されている。このモードでは、アクセル・ブレーキ・ハンドリングの入力を数値として見ることができるのだ。これを利用することにより、例えば、「ここのコーナーではアクセルを70%でハンドリングは右に50%ぐらい」とコーナリングを数値として正確に分析することができるぞ。これにより、普段感覚だけで走っているコーナーでも数値で把握できるので、より効率よくコーナリングすることができるのだ。また、ハンドリングもメーター表示されているので、左右に微妙な調整をしやすいのはアナログで操作するにあたってウレシイ機能だ。より一層、コーナリングを極めて行きたいのならば、この便利なアナログメーター表示をぜひ使ってみて欲しい。



アナログの表示メーターは、画面中央に表示される。右がアクセル、左がブレーキ、下部がハンドリングの値だ。表示するには、セレクトボタンを1秒ほど押さなければならないので、ポーズをしてから操作すると良いだろう。

ジャンプするときは注意が必要!

コースにはさまざまな段差がある。特に高い段差の場合では、自車のスピードが早ければ通過するとき、勢いで車体がジャンプしてしまう。ジャンプは派手でカッコイイのだが、実は十分に注意しなければならない。なぜかというと、車は地面を走っていれば左右に移動できるのだが、ジャンプ中は空中に浮いているため一切の移動が不可能になる。そのため、斜め方向や、ライバルカーが前方に接近しているときにジャンプしてしまうと、激突してしまう危険が大きいのだ。ジャンプでの激突を防ぐためには、コースでのジャンプする段差を把握し、段差には真っ直ぐ入るようにする。また、ライバルカーが前方に接近していないか、しっかりと確認してからジャンプするようにしよう。



ジャンプするときは、真っ直ぐに入るようにすると、壁に激突する危険が少なくなる。また、前方にライバルカーがいる場合は、ジャンプして追突しないように注意しよう。

RIDGE RACER V

カーカタログ
CAR CATALOG



3

RIDGE RACER V

ページの見方

THE INTRODUCTION

ここではカーカタログのページの見方を紹介する。カーカタログでは、ゲーム中に登場する車のさまざまなデータや攻略法なども載せているので、どこに何が書いてあるのか、しっかりと把握しておこう。

カーカタログのページ構成は1車種につき、大きく分けて4ページと2ページの2パターン。ゲーム開始時から選択できるデフォルトの6台(スタンダードカー)に関してはそれぞれ4ページで、また、デフォルト車が改良された6台(エクストラカー)にデュエルカー4台をあわせた計10台に関しては、それぞれ2ページで紹介している。なお、パックマンカーとモンスターカーについてはあわせて2ページでの紹介となっているので、確認しておいてもらいたい。

Standard スタンダード



車名&紹介文

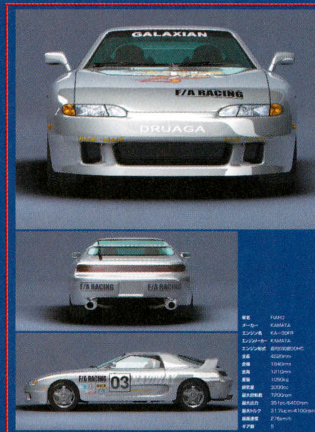
車とメーカーの名前、そして車に関する紹介文です。





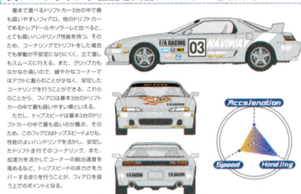
エンジン

エンジンの名前とその紹介文です。



主要諸元

車に関するさまざまなデータです。



車体基本性能

車の基本性能に関する紹介です。また、車の性能をAcceleration(加速力)、Speed(速さ)、Handling(操作性)の3項目のグラフで表しています。グラフはバーの長さが長くなればなるほど、その性能に優れています。



コース別攻略

その車で各コースを走る場合の注意点などをまとめています。目標となるラップタイム付きです。



ギャラリー

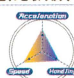
完成にいたるまでの車の設定画です。また、デザイン担当者からの、設定に関する貴重なコメントを載せています。

Extra エクストラ

車名&紹介文
車とメーカーの名前、そして車に関する紹介文です。

主要諸元
車に関するさまざまなデータです。

エンジン
エンジンの名前とその紹介文です。







車体基本性能
車の基本性能に関する紹介です。また、車の性能をAcceleration（加速力）、Speed（速さ）、Handling（操作性）の3項目のグラフで表しています。

コース別攻略
その車で各コースを走る場合の注意点などをまとめています。目標となるラップタイム付きです。

ギャラリー
完成にいたるまでの車の設定画です。また、デザイン担当者からの、設定に関する貴重なコメントを載せています。

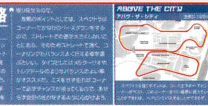
Duel デュエル

車名&紹介文
車とメーカーの名前、そして車に関する紹介文です。

主要諸元
車に関するさまざまなデータです。

エンジン
エンジンの名前とその紹介文です。







車体基本性能
基本性能に関する紹介です。また、車の性能をAcceleration(加速力)、Speed（速さ）、Handling (操作性)の3項目のグラフで表しています。

デュエル攻略
デュエルカーと対戦する場合の注意点などをまとめています。

ギャラリー
完成にいたるまでの車の設定画です。また、デザイン担当者からの、設定に関する貴重なコメントを載せています。



KAMATA FIARO カマタ・フィアロ

Standard スタンダード

ストリートでも実証済みのハイポテンシャルカー

ストリート最強を誇るカマタのエントリーマシンが、このカマタ・フィアロだ。24時間レースなどへの出場を積極的に行っているメーカーだけあって、そのレースへの入れ込み方は半端じゃない。このフィアロは、由緒正しいスポーツカーなのだが、近年は、年間5000台を生産しなくてはいけないというレースのレギュレーションをクリアするためだけに、毎年、限定車として市販されている。公道最強なのは当然のこと、むしろレースこそが、このフィアロの主戦場ともいえる。

直列6気筒のツインカムエンジンは、カマタらしい味付けで、低回転からの太いトルクが特徴。高回転型のピーキーなエンジンではないので、誰にでも扱い易く、高いポテンシャルを味わえる。ドリフトを簡単に楽しめるのも、フィアロらしいところ。車全体を滑らせる感覚を身につけるのにはちょうどよい車だろう。エンジンを、より高回転型にチューンすれば、モンスターマシンに豹変するのもおもしろい車だ。





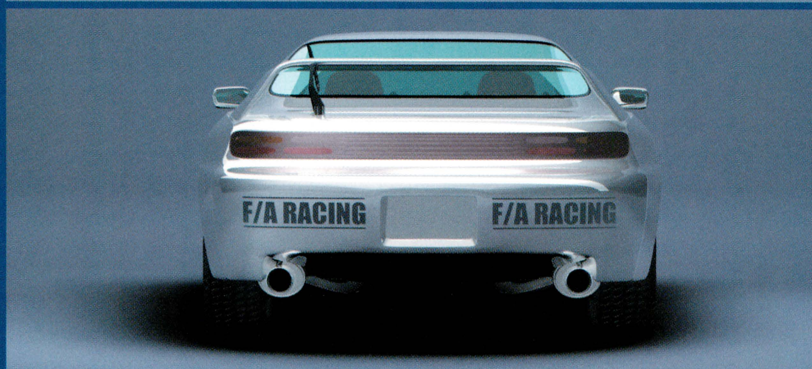
KA-30FR カマタ

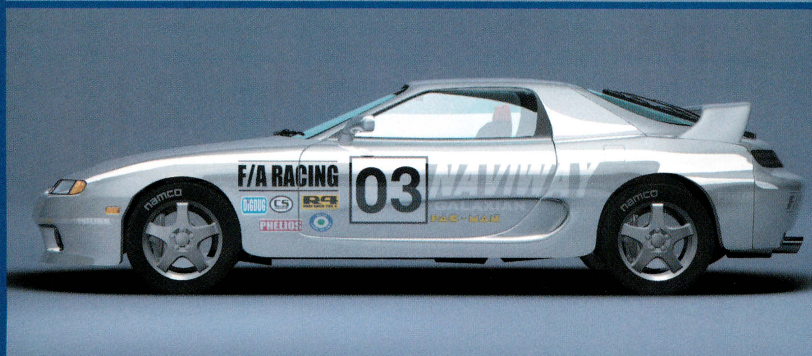
カマタを代表する直列6気筒ツインカムエンジンが、このKA-30FRだ。クセのないエンジン特性は、低回転域から高回転域まで、非常に素直なトルク曲線を描く。3000ccで351馬力、31.7Kgを誇るこのエンジンは、市販車としてはマフラーなどが多数売られている人気のエンジン。誰にでもお勧めできる優等生といったところだ。











車名	FIARO
メーカー	KAMATA
エンジン名	KA—30FR
エンジンメーカー	KAMATA
エンジン形式	直列6気筒DOHC
全長	4520mm
全幅	1840mm
全高	1210mm
重量	1050kg
排気量	3000cc
最大回転数	7200rpm
最大出力	351ps/6400rpm
最大トルク	31.7kg-m/4100rpm
最高速度	276km/h
ギア数	5

車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

高いハンドリング性能を武器にコーナーを攻める

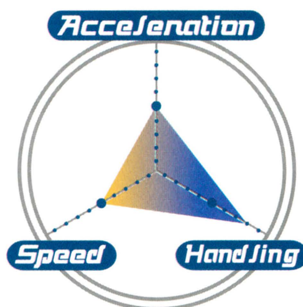
基本で選べるドリフトカー3台の中で最も扱いやすいフィアロ。他のドリフトカーであるトレアドールやソラーレと比べると、とても高いハンドリング性能を持つ。そのため、コーナリングでドリフトをした場合でも挙動が不安定になりにくく、立て直しもスムーズに行える。また、グリップ力もなかなか高いので、緩やかなコーナーではアウトに膨らむことが少なく、安定したコーナリングを行うことができる。これらのことから、フィアロは基本3台のドリフトカーの中で最も扱いやすい車といえる。

ただし、トップスピードは基本3台のドリフトカーの中で最も低いのが難点。そのため、このフィアロはトップスピードよりも、性能のよいハンドリングを活かし、安定したドリフト走行でのコーナリング、また、加速力を活かしてコーナーの脱出速度を高めるなど、トップスピードの非力さをカバーする走りを行うことが、フィアロを扱う上でのポイントとなる。

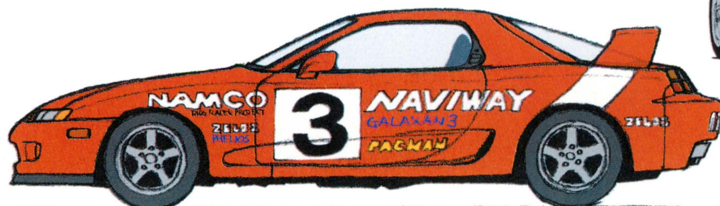


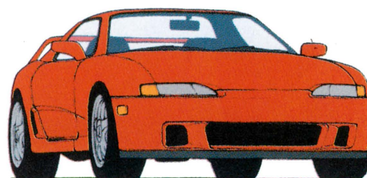


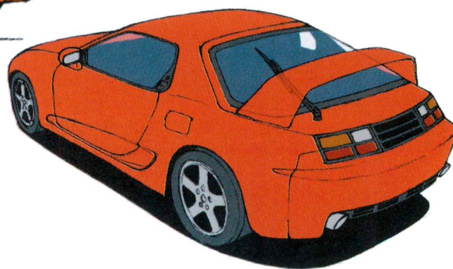




GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

「リッジレーサー」のF/A RACINGの車を、より現実的にありそうな感じにディティールアップした車です。F/A RACINGのモデルデータを参考にして、もし本当にあったらこんな感じ？ みたいなノリでデザインしてみました。プロポーション的にはFRのベーシックなスポーツカーって感じで、わりとクセのないデザインになるよう注意しました。

なんとなく見た事あるような車なんだけど実際にはない車。「リッジレーサー」っぽい車って、ある意味そういう車なんじゃないかと思いながらデザインしました。

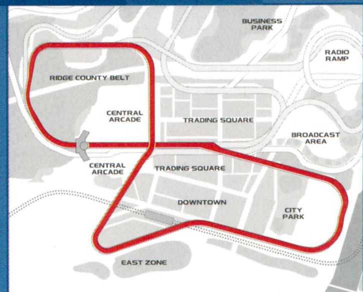
コース攻略

COURSE GUIDANCE

フィアロはトップスピードよりもハンドリングを重視した車だ。そのため、急なコーナーでも、安定したドリフト走行でラクにクリアできる。だが、トップスピードは低いので、ストレートの多いパークタウンのようなコースでは、コーナリングでストレートの分の悪さをどれだけ縮められるかがポイントとなるぞ。

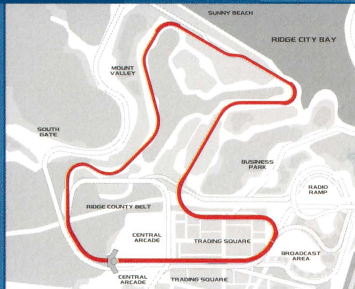
PARK TOWN　目標ラップタイム　54"001

パークタウンでは、急なコーナーが少ないので、ハンドリング性能の良いフィアロならば安定して走ることができる。なるべくムダのないようにコーナリングして、減速を最小限に抑えるのがポイントだ。特にヘアピンでは、190キロ台でコーナリングするようにすればベストだ。



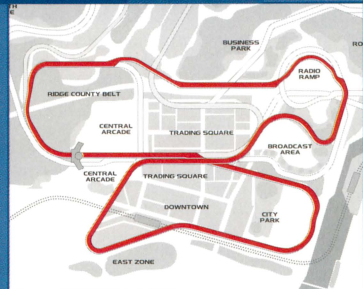
SUNNY BEACH　目標ラップタイム　1'05"694

インベタ走行できるコーナーが多く、安定性の高いフィアロならばインベタ走行で走行距離を縮めていきたい。ドリフトが必要なコーナーは200キロ台でコーナリング、ヘアピンコーナーは180キロ台でコーナリングできれば、いいタイムが期待できるぞ。



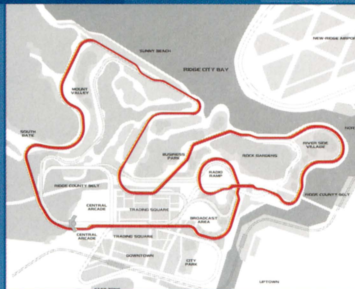
ABOVE THE CITY　目標ラップタイム　1'20"126

左右へトリッキーなコーナーが続くが、フィアロなら対応していけるはず。なるべく、コーナーのインとインとを直線で結ぶように走行し、タイムを縮めたい。また、コース右上のコーナーは、アウト・イン・アウトでコーナリングすればアクセル全開でクリアすることも可能だ。



BAYSIDE LINE　目標ラップタイム　2'03"815

コーナーが多いので、いかに減速を少なくしてコーナリングしていくかがポイント。下りの坂道が多いので、加速力の高いフィアロなら高いスピードが出やすいぞ。また、大きな下り坂の後のコーナーは、アウト・イン・アウトで、減速することなくクリアすることもできる。



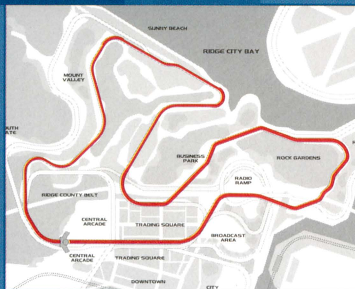
OUTER PASS　目標ラップタイム　2'12"008

どのコーナーも、アウトギリギリからインへ進入する形を取れば、アクセルを0,5秒離すぐらいの感覚でクリアすることができる。ただ、ヘアピンコーナーだけは大幅な減速が必要となってしまう。できれば、190キロ台ぐらいでクリアしておきたい。



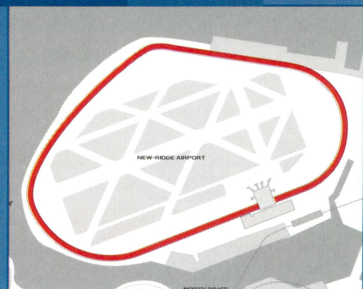
GREEN FIELD　目標ラップタイム　1'32"327

前半部分で気をつけたいのは、ヘアピンコーナー。180キロ台でクリアできればベストだ。後半はほとんどアクセル全開で走行が可能だ。1カ所だけ気をつけたいのは、コース一番右のコーナーだ。後半のここだけは大体200キロぐらいに落としてコーナリングしよう。

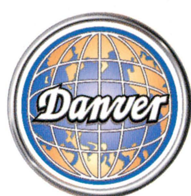


AIRPORT OVAL　目標ラップタイム　34"318

フィアロはハンドリング性能が良いので、安定してコーナリングすることができる。ただ、トップスピードが伸びないので、いかにきれいなライン取りをしてコーナリングするかがポイントとなる。コーナーを抜ける際は、アウト側に旋回を大きくして抜けてスピードを稼ぐといいぞ。



RIDGE RACER V



DANVER TOREADOR ダンヴァー・トレアドール

Standard スタンダード

アメリカンスピリッツ漂う暴れ馬

アメリカナンバーワンのレーシングカーメーカー「ダンヴァー」が送り出すエントリーカーは、1300Kgを越える車重を豪快に振り回す特徴を持っている。ダンヴァー・トレアドールが、そいつだ。いかにもアメリカ車らしい長大なフロントノーズには、これまたアメリカ車らしく、ギアとしては少なめの4速ミッションが収められている。それゆえ、キビキビした走りこそ望むべくもないが、それこそがアメリカンたる所以だろう。

トルク感溢れるそのエンジンを、高回転まで回した時の走破性は半端じゃない。1300Kgの鉄のかたまりが飛んでいく印象さえ覚えるほどだ。トレアドールは、ぶん回す快感が身に付くまでは、乗り手を選んでしまう、いわば中級者向けの車なのだが、いったん“鉄のかたまり”を乗りこなしてしまえば、そのハンドリングの快感は、他の車では味わえない独特なものだ。強大なトルクからくる、いかにもアメ車という豪快な味付けを、そのハンドリングとともに、じっくりと味わって欲しい。





6D-GE ダンヴァー

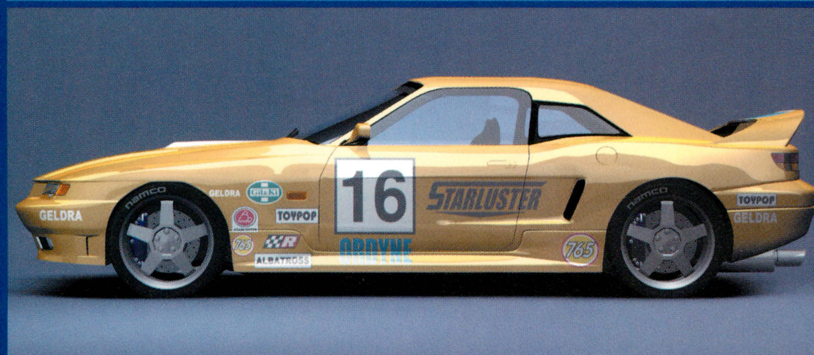


3000ccのV型8気筒SOHCというダンヴァー伝統のエンジン形式に、ターボチャージャーが搭載されたのがこの6D-GEだ。本来、スーパーチャージャーが搭載されるはずだったが、それをターボにしてきたところにダンヴァーの本気がうかがえる。トルクが非常にあるので、適正なギアを気にしない、粘り強い走りを楽しめるのも特徴だ。









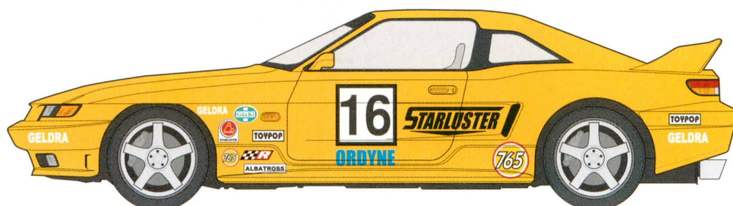
車名	TOREADOR
メーカー	DANVER
エンジン名	6D-GE
エンジンメーカー	DANVER
エンジン形式	V型8気筒SOHCターボ
全長	4650mm
全幅	1890mm
全高	1250mm
重量	1320kg
排気量	3000cc
最大回転数	7000rpm
最大出力	383ps/5350rpm
最大トルク	47.0kg-m/3700rpm
最高速度	298km/h
ギア数	4

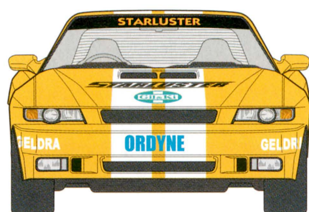
車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

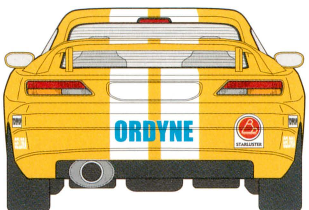
減速を最小限にとどめ、スピードを維持したコーナリングを

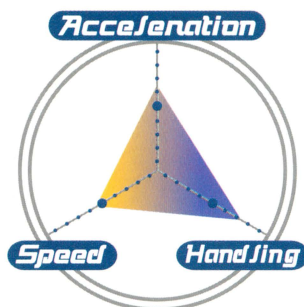
ハンドリング性能はフィアロに比べると多少劣ってしまう。そのため、コーナリングでドリフトをした場合、大きくスライドして挙動が不安定になりやすい。だが、フィアロに多少劣るといっても十分なハンドリング性能を持つので、何回か操作をすれば、その感覚をつかむことができるはずだ。また、ドリフト時のスライドが大きいため、急なコーナーはそれなりに曲がりやすいというのが、この車の特徴といえる。

スピード面ではフィアロに比べ、加速力の性能が劣っている。だが、トップスピードはフィアロを20キロほど上まわり、最高速重視のパワフルな性能となっている。そのため、トレアドールは、高い速度でコーナーに進入し、その速度をいかに維持しつつコーナリングをするのかがカギとなる。この豪快なドリフト走行を使いこなし、コーナリングで高い速度を維持するため、いかに減速を抑えることができるかが、トレアドールを扱う上での大きなポイントとなるぞ。

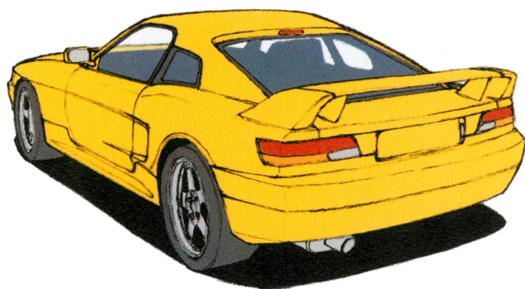


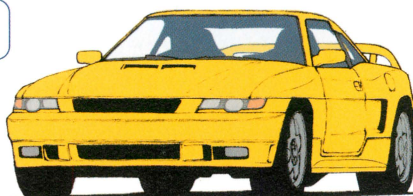


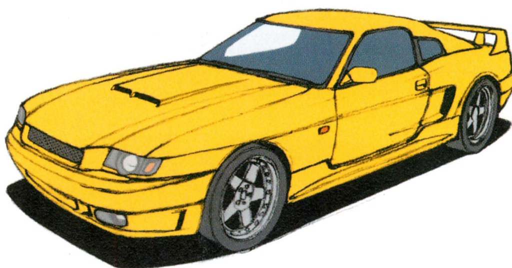




GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

ロングノーズ、ショートデッキで、アメリカ車っぽい感じのオーソドックスなマッスルカーのノリを狙ってデザインを考えました。 車体は大きくて重いけど、有り余るトルクとパワーで豪快にドリフトするというのが似合う車をイメージしました。それと、カクばった感じの車が欲しいという意見もあったので、その辺もちょっと意識した感じです。

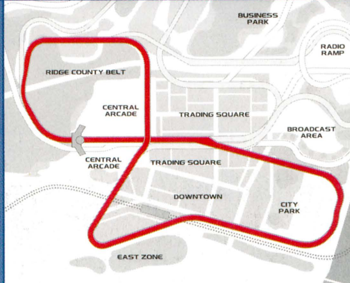
コース攻略

COURSE GUIDANCE

トレアドールは、その高い速度を活かしたドリフト走行でコーナーを素早くクリアするのが、大きな特徴だ。そのため、サニービーチのようなストレートとコーナーがバランスよく配置されたコースを得意とする。だが、車体のスライドが大きいので、道幅の狭いコースでは壁に激突しないよう注意して走りたい。

PARK TOWN　目標ラップタイム　51"794

パークタウンではストレートが多い。そのため、コーナリングで減速を極力抑えることができれば、ストレートで高いトップスピードが期待できる。特に、最終の複合コーナーでは、少々辛いが、アクセル全開でコーナリングできればベストだ。



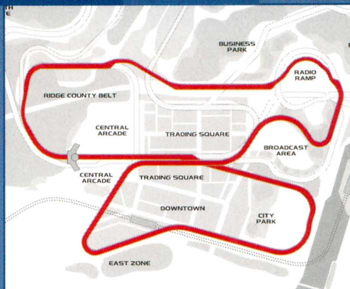
SUNNY BEACH　目標ラップタイム　1'03"192

全般的に急コーナーが多いので、いかに高い速度でコーナリングするかが大きなポイントだ。各コーナーは、大体220キロ台でクリアできればベスト。ヘアピンコーナーは210キロ台でクリアしたいところだ。



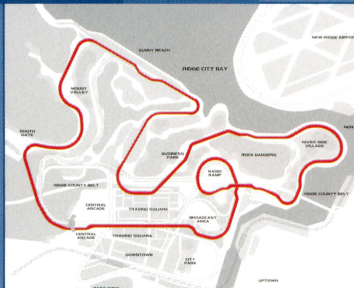
ABOVE THE CITY　目標ラップタイム　1'17"159

左右に細かいコーナーが連続で続くが、そのコーナーを少ない減速でクリアするのがポイントとなる。また、コース右上のコーナーでは、ドリフトを最小限に抑えることによって、素早くクリアすることができる。タイムアップのための重要なポイントなので覚えておこう。



BAYSIDE LINE　目標ラップタイム　2'00"237

タイトなコーナーが多いので、いかにドリフトでの減速を、最小限に抑えて走るかが重要。また、大きな下り坂があるので、トップスピードの伸びが期待できるコースでもある。また、下り坂直後のコーナーでは坂でスピードが上がっているので、慎重にコーナーリングを行おう。



OUTER PASS　目標ラップタイム　1'09"762

コース全般的に、難しいコーナーはないので、そんなに難度の高いコースではない。特に、コース真上のコーナーは、アウト・イン・アウトを行ってアクセル全開でクリアすることが可能だ。ここを高い速度でクリアできれば、タイムアップにもつながるぞ。



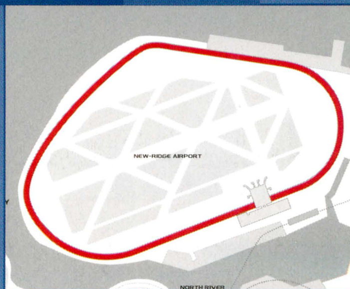
GREEN FIELD　目標ラップタイム　1'29"675

前半のコーナーは、大体210～220キロ台でクリアできればベストだ。後半のコーナーは、一番右のところだけは気をつけておきたい。まず、減速して急カーブをクリアする。そして、残りはインベタ走行で走行距離を短縮して走ろう。



AIRPORT OVAL　目標ラップタイム　33"393

各コーナーは、アウト・イン・アウトをきれいに決めて、大体360キロ台でクリアすることができればベストだ。ただ、コース一番上のコーナーは、スピードが高いとアウトに膨らみすぎて壁に激突してしまう危険がある。そのため、アウトからインへ最短を通るルートにしよう。





RIVELTA SOLARE リヴェルタ・ソラーレ

Standard スタンダード

12気筒が奏でるイタリアのピュアスポーツサウンド

多くの車メーカーがひしめくイタリアにあって、名実ともにナンバーワンレーシングカーメーカーの座を譲らないリヴェルタ。そのリヴェルタの"本気"が、ピュアスポーツカー、ソラーレに凝縮されている。曲線と直線をうまく融合させた独特のデザインは、イタリアの名門カロッツェリア(デザイン工房)「ピナン・ファニーニ」設計のもの。「速さとは美しさだ」というリヴェルタ創業者ジャン・リヴェルタの、かたくなまでの姿勢が、このリヴェルタ・ソラーレにも生きている。

ミッドシップマウントされた、8800回転まで一気に回るエンジンは、水平対向12気筒ツインカム。コックピット後部から聞こえてくる、その戦闘機にも似た、官能的とも言えるエンジン音は、"リヴェルタサウンド"と呼ばれる独特なもの。高回転エンジンなだけに、乗りこなすにはそれなりの腕が必要だが、テクを極めた極限状態でのドリフトは、まさにピュアスポーツの神髄だ。



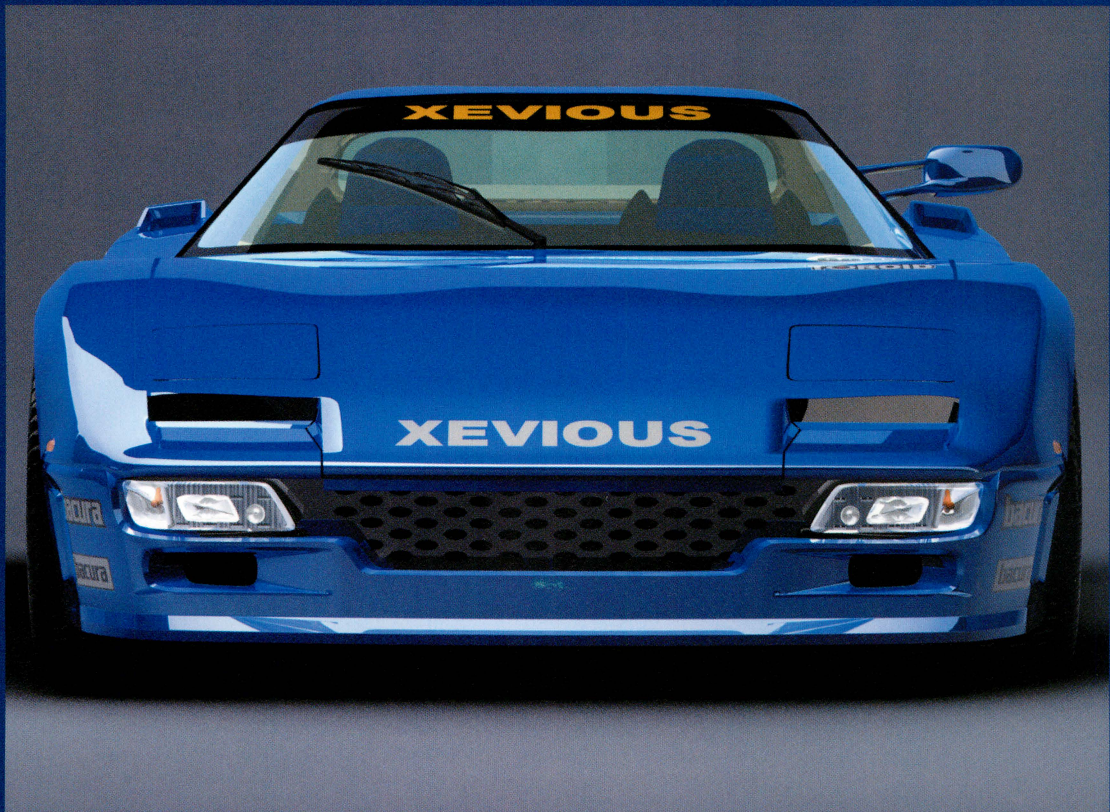


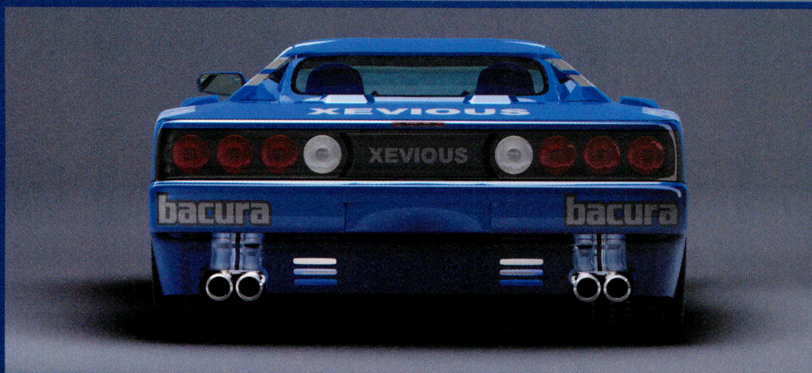
R4CT リヴェルタ

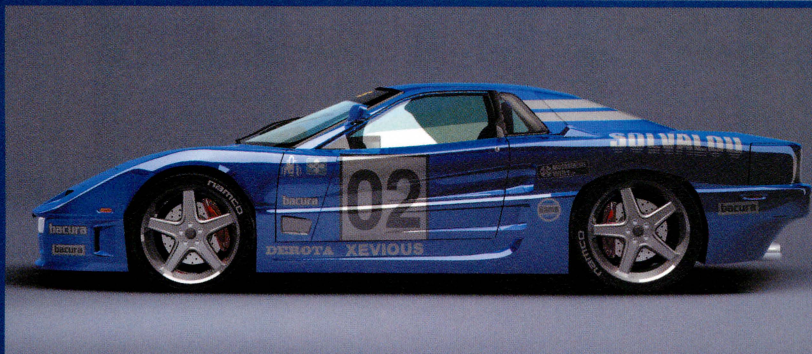
戦闘機を彷彿させる水平対向エンジンは、リヴェルタ伝統の12気筒DOHCだ。排気量は4500cc、435馬力、34.5Kgのトルクは、高回転重視のもの。高回転をキープしてこそ、リヴェルタらしいサウンドとスピードが楽しめる。若干の横揺れも、水平対向エンジンらしくて心地よい。なんとかして乗りこなしたい、すばらしいエンジンだ。











車名	SOLARE
メーカー	RIVELTA
エンジン名	R4CT
エンジンメーカー	RIVELTA
エンジン形式	水平対向12気筒DOHC
全長	4450mm
全幅	2100mm
全高	1170mm
重量	1120kg
排気量	4500cc
最大回転数	8800rpm
最大出力	435ps/7800rpm
最大トルク	34.5kg-m/6200rpm
最高速度	321km/h
ギア数	6

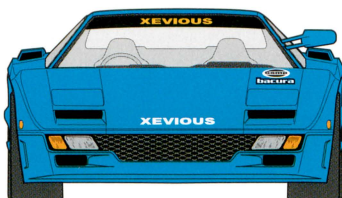
車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

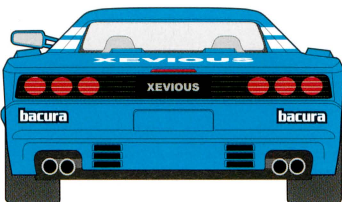
その加速力は驚異的！　あとはドライバーの腕次第

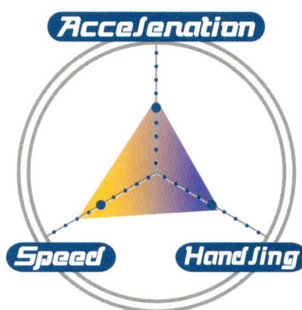
　基本で選べるドリフトカー3台の中で上級者向けの性能となっているソラーレ。他のドリフトカーである、フィアロやトレアドールの2台と比べると、最高速度が321キロとダントツに高い。さらに、加速性能でも他の2台を凌駕しており、加速性能とトップスピードの両方を兼ね備えた、最高速重視のマシンとなっている。そのため、ストレートなどでは最高速に達しやすく、かなりの伸びを見せる。ライバルカーなどは軽くパスできてしまうほどのパワーを持つマシンだ。

　ただし、ハンドリング性能に関しては最低レベル。そのため、コーナリング時にドリフトを行うと車体が大きくスライドしてしまい、挙動がかなり不安定になってしまうのだ。さらに、最高速が高いということが重なり、コーナリングが難しくなっている。ただ、ハンドリング性能をテクニックで補えれば、ソラーレはかなり速いタイムを生むことができる車だ。何度も練習して、ぜひソラーレを使いこなして欲しい。

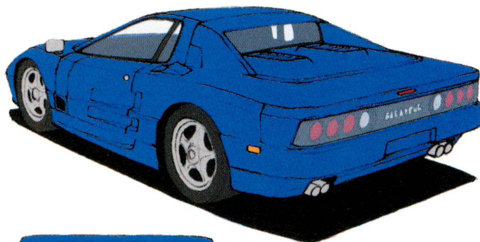


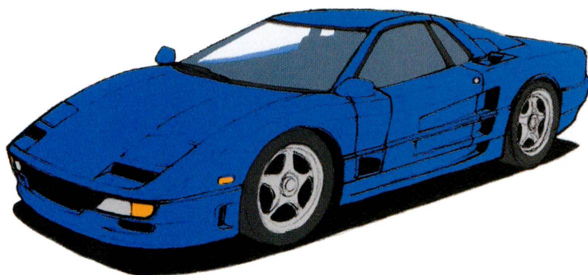


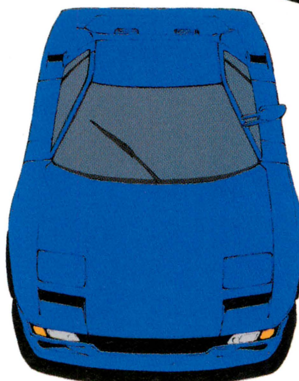




GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

フィアロは初代「リッジレーサー」のF/A RACINGがベースになっていましたが、ソラーレは『レイブレーサー』の「RT BLUE SOLVALOU」がベースになってます。ある意味、懐古趣味って感じもしないでもないですが、この辺の車が入ってるとやっぱり『リッジレーサー』って感じがするなぁと（笑）。元のプロポーションを生かしつつも、今回の雰囲気に合うようディティールには結構アレンジを加えました。最高速タイプの車というわりにはホイールベースが短いのが気になりますが、そういうところに限ってゲームだからと割り切ってみたりしました。

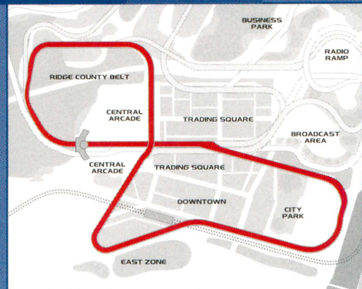
コース攻略

COURSE GUIDANCE

ハンドリング性能が悪く、かなり扱いづらいソラーレ。そのため、タイトなコーナーが多数あるコースでは、コーナリングで苦戦をしいられるだろう。だが、スピードはダントツに速いので、ストレート主体のアウターパスのようなコースでは、コーナリングの悪さをストレートでカバーすることができるのだ。

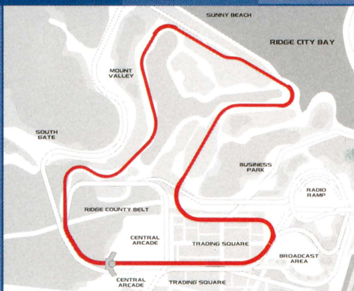
PARK TOWN　目標ラップタイム 52"958

フィアロなどではアクセル全開でコーナリングができるコーナーでも、ソラーレでは、ギリギリ曲がりきれないことが多い。その場合には、アクセルを一瞬離してドリフトをせずに多少の減速を行うのがいいぞ。



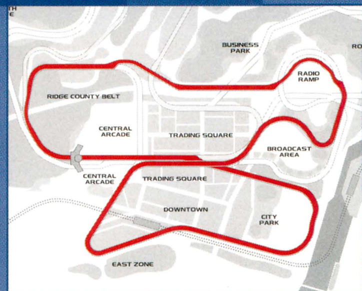
SUNNY BEACH　目標ラップタイム 1'02"225

ストレートの後にコーナーが来る場合が多いので、とにかく高い速度でドリフトして、速度を落とさずにコーナリングすることを心がけよう。また、ヘアピンコーナーでは、少し早めにドリフトをして、コーナー出口に垂直に出られるようにすると、きれいにドリフトでクリアできるぞ。



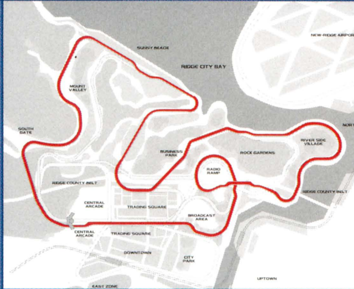
ABOVE THE CITY　目標ラップタイム 1'20"256

コースが左右に連続でカーブしている場所が多いので、なるべくステアリングを切らずに最高速を保つのが速く走るポイントだ。気をつけたいのはコース右上のコーナー。ここは道幅が狭いので、あまりドリフトで車体をスライドさせないように注意しよう。



BAYSIDE LINE　目標ラップタイム 2'01"607

急なコーナーが多いので、なるべくドリフトのスライドを抑えて減速を減らしてコーナリングしていきたい。特に9の字になっているコーナーの入り口ではドリフトをする必要がある。あまりスライドしてしまうと、壁に激突してしまうので注意が必要だ。



OUTER PASS　目標ラップタイム 1'09"672

全般的にソラーレでは、どのコーナーもドリフトでクリアしなければならない。だが、トンネルをクリアした後の、山道では、インベタで走行することも可能だ。高いスピードを維持してインベタ走行を行えば、タイムアップにつながるぞ。



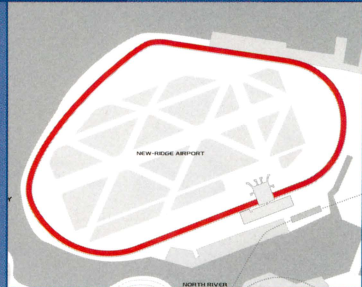
GREEN FIELD　目標ラップタイム 1'30"846

全体的に道幅が狭く、ドリフトでのコーナリング時に、スライドして壁に激突しないように注意したい。特に後半では、さらに道幅が狭くなる。ドリフトはなるべくイン側へ切れ込むようにして、アウト側に膨らむのを防止しよう。



AIRPORT OVAL　目標ラップタイム 33"093

スピードが速く、ハンドリング性能が悪いのでかなりコーナーへの入り方が難しい。気持ち早めにアウトからインへ入るようにしなければ曲がりきれない場合もあるのだ。また、曲がりきれないようであれば、アクセルを一瞬離してドリフトをしないように、減速する方法をとろう。





KAMATA FORTUNE カマタ・フォーチュン

Standard スタンダード

遊び心とレーシングスピリッツ漂うFFスポーツ

フォーチュンは、クラス唯一のFF車で、軽快な走りが特徴の車。FFということで、スポーツ、レース走行には向いていないと思われがちだが、レースに強いカマタが手掛けると、FF車も立派にスポーツカーになるという見本のような車だ。とはいえ、いくらカマタが造り上げた車でも、FFという特性上、パワースライドやドリフト走行には不向きなことには変わりはない。

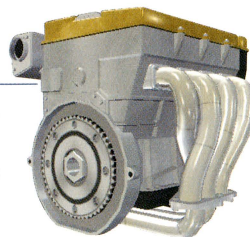
ただ、フォーチュンに限って言えば、路面を滑ることのないグリップ重視の走りも、こんなにおもしろいものなのかと、再認識させてくれる軽快感と、操縦感を持っている。全長、全幅と、クラス一番の小型ボディと、FFマウントされた1800cc直4ツインカムエンジンは、まさに、自分で操っている感じがする気持ちのいい仕様。パワーを強引にねじ伏せているという感覚とは違い、車と共に楽しんでいるライトな操作感がウリだ。最高速度こそ望むべくもないが、コーナリング重視の特製を活かしてキビキビと走りたい。





KA-18FT カマタ

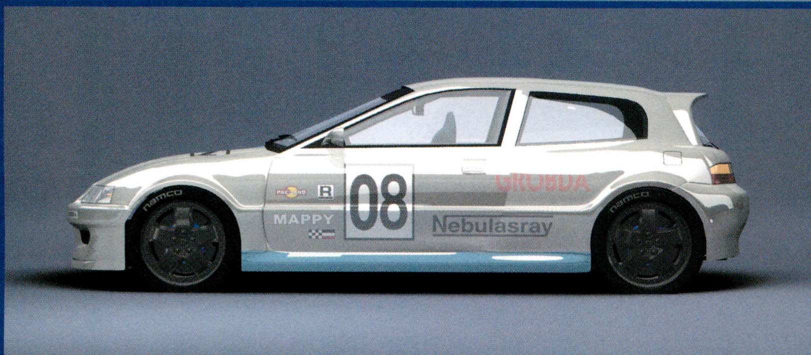
直列4気筒ツインカムエンジン。カマタが誇るストリート最強エンジンと呼ばれているのが、このKA-18FTだ。峠ではいまだに記録が作られるほど。281馬力、20.7Kgのトルク性能を持っている。1800ccという小排気量から、トルク不足は否めないので、トルクを必要とする低回転域を早めにクリアする走りが要求される。











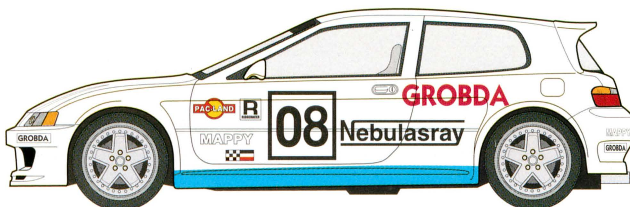
車名	FORTUNE
メーカー	KAMATA
エンジン名	KA−18FT
エンジンメーカー	KAMATA
エンジン形式	直列4気筒DOHC
全長	3910mm
全幅	1750mm
全高	1255mm
重量	880kg
排気量	1800cc
最大回転数	9000rpm
最大出力	281ps/8000rpm
最大トルク	20.7kg-m/7500rpm
最高速度	240km/h
ギア数	5

車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

軽快な足まわりによりトップスピードを維持

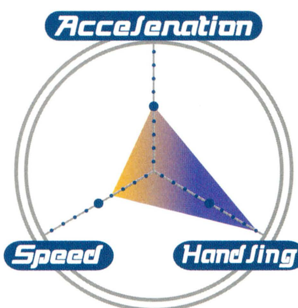
最初に選ぶことのできる3台のグリップカーの中で、初心者向けと位置づけられているフォーチュン。他のグリップカーであるメルクーリオやイーオーと比べると、抜群のハンドリング性能を誇る。そのため、コーナリングでは車体がブレにくく、多少のアクセルワークが必要なコーナーでもグリップ力を活かして難なく抜けることができる。その軽快な足回りが、フォーチュン最大の特徴であり、初心者向けの車と位置づけられている理由でもあるのだ。

ただし、トップスピードは他の2台のグリップカーと比べるとかなり低め。そのため、フォーチュンでの走りは、グリップ力を最大限に活かし、少ない減速でコーナリングすることを心がけよう。また、性能のよいハンドリング性能とグリップ力で、コーナーでのライン取りを完璧にし、走行距離を短くする。このような、トップスピードのなさを軽快な足まわりによってカバーすることが、フォーチュンの能力を最大に引き出すことにつながるのだ。

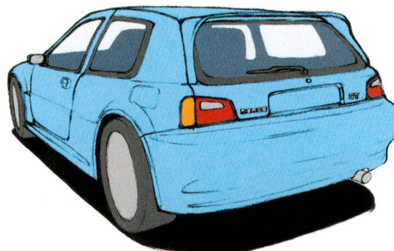


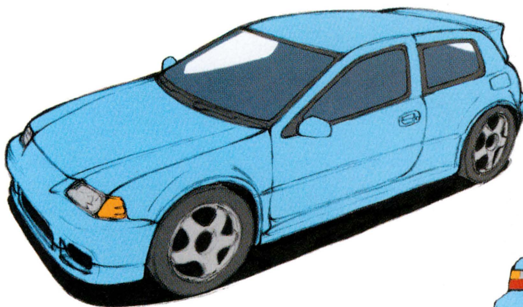


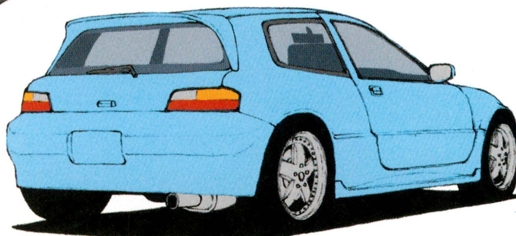




GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

ドリフト挙動のフィアロと対になるような車と思ったので、FFで2BOXのスタンダードな形を意識してデザインしました。 2BOXといえども「リッジレーサー」に出すのならスポーティな形でなきゃダメだろなぁって思ってデザインしたので、実用性はあまり考えてません。この手の車をあまり考え慣れてなかったせいか、3Dモデルができた後で何度もデザインをいじったり、プロポーションの修正を頼んでしまいました。

コース攻略

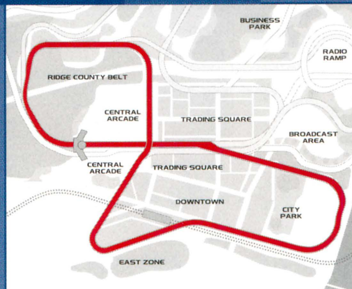
COURSE GUIDANCE

ハンドリング性能がダントツに高いフォーチュン。トップスピードがあまり高くないので、軽快なフットワークでスピードの非力さをカバーすることになる。そのため、ベイサイドラインのような急コーナーが多い場所では、小回りの利く性能の高いハンドリングを存分に活かすことができるぞ。

PARK TOWN

目標ラップタイム 54"472

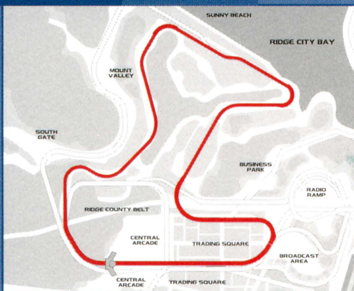
パークタウンには急コーナーがないので、ハンドリング性能が抜群によいフォーチュンならば楽にクリアすることができる。途中のヘアピンコーナーは大体190キロ台をキープしてコーナーリングすればベストだ。また、複合コーナーはアクセル全開で楽に抜けることが可能だぞ。



SUNNY BEACH

目標ラップタイム 1'05"110

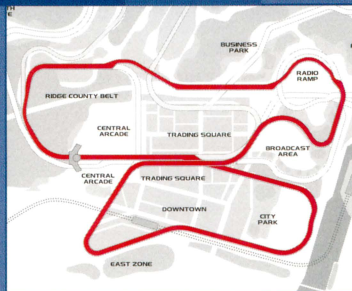
アクセルを離してアウト・イン・アウトを行えば、どのコーナーも190キロ台と素早くクリアすることができるぞ。ただ、ヘアピンコーナーは、ブレーキングをして急減速してからコーナリングした方が、よりカンタンに曲がりきることができるので覚えておこう。



ABOVE THE CITY

目標ラップタイム 1'20"202

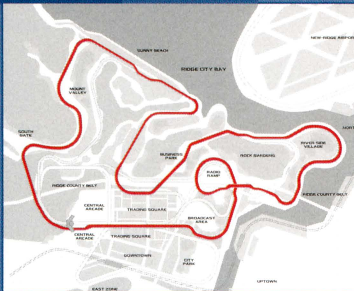
細かいコーナーが多いが、ハンドリング性能がよいフォーチュンなら容易にクリアが可能だ。ポイントとなるのは、いかに減速を少なくしてコーナリングするかという点だ。特にコース右上のコーナーでは、多少の減速が必要だが、なるべく220キロぐらいでクリアしたいところだ。



BAYSIDE LINE

目標ラップタイム 2'01"911

かなり複雑なコーナーが続くが、どのコーナーもグリップ力を最大に活かし、200キロ以下にならないようにコーナリングできればベストだ。だが、2カ所のヘアピンだけは、ブレーキングで急減速を行って大体180キロぐらいで抜けるような感じにしよう。



OUTER PASS

目標ラップタイム 1'11"168

コースが短く、全体的にカンタンにクリアできるコーナーが多い。トンネルを抜けた後の山道などは、走行距離を短縮するためにインベタ走行で走るようにしよう。また、大きな下り坂の後のコーナーはアウト・イン・アウトでアクセル全開でもクリアが可能になっているぞ。



GREEN FIELD

目標ラップタイム 1'32"344

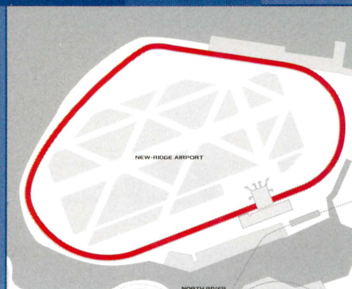
ストレートが多いので、トップスピードが低いフォーチュンならば、すぐに最高速度がMAXに達する。この速度をいかにコーナリングで減少させないかが、このコースのポイントとなるぞ。アクセルをチョンチョンと調節しながらコーナリングし、大体200キロ台をキープしよう。



AIRPORT OVAL

目標ラップタイム 33"453

ハンドリング性能の良いフォーチュンでも、アウト・イン・アウトを行わなければコーナリングできない場合もあるので注意が必要だ。また、インをついたらインベタ走行で走行距離を短くしつつ、アウトに抜けて加速をするように。





RIVELTA MERCURIO リヴェルタ・メルクーリオ

Standard スタンダード

20年にも及ぶリヴェルタスポーツの真骨頂

3000cc、V6ツインカム。比較的長い4450mmの全長と、1920mmの全幅。外見でもわかる、デザインの年代性。そうこの車、メルクーリオは、20年前、4WDピュアスポーツとして、実験的にリヴェルタからリリースされた車だ。当時スポーツカーといえば、4000ccオーバーの12気筒エンジンが主流で、排気量至上主義の市場だったのだが、そこに一石を投じるかのごとく「真のスポーツ」を問うたマシンがこの車である。

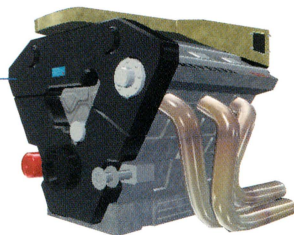
操縦性にこだわり、路面の情報を的確に得るため、あえてグリップ重視の性能を4WDという、当時スポーツカーにはありえなかったシステムを導入。ハンドリング性能は当時ダントツで、現在の車に負けないものを持っている。流れるような曲線美は「ピナン・ファニーニ」デザイン。チューニングを施すことで、現在の車に後塵を浴びせるほどの性能に仕上がっている。リリースから20年経った今、改めてリヴェルタのポテンシャルの高さを実感させてくれる車だ。



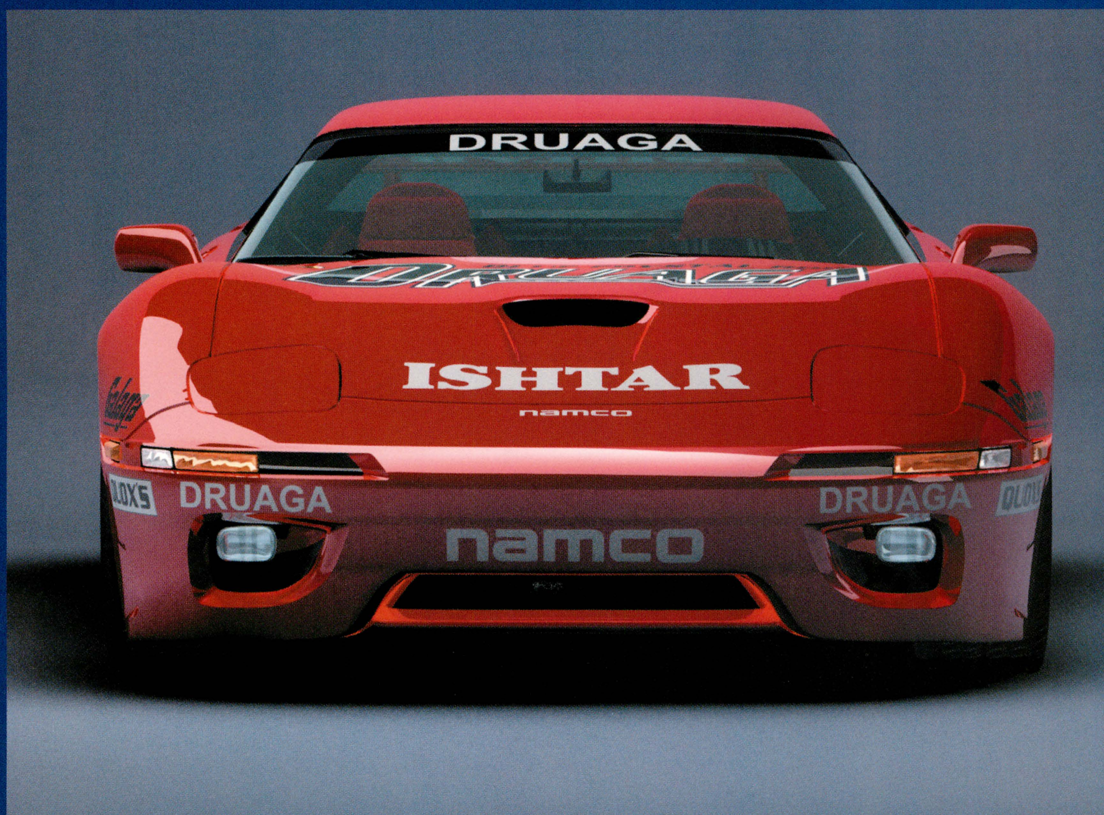


R16C リヴェルタ

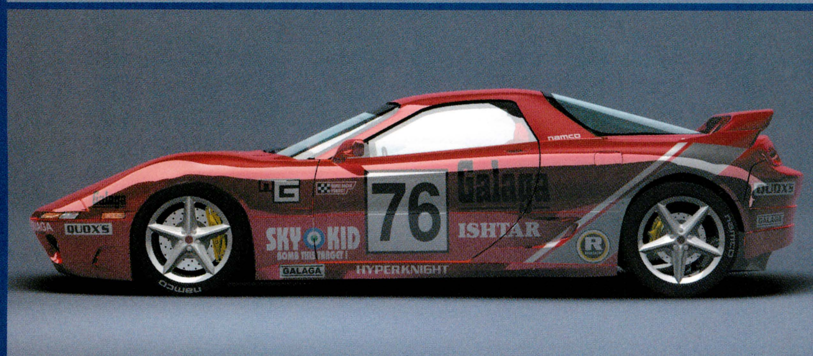
リヴェルタの息の長いモデル、メルクーリオに搭載されているパワーユニット、R16C。3000ccのV型6気筒ツインカムエンジンは、4WDシステムを前提としたエンジンだけあって、中回転型の特性を持ち、405馬力、46.8Kgのトルクを持つ。ハイレベルでのグリップ走行を思う存分楽しむために最適化されたV6エンジンだ。











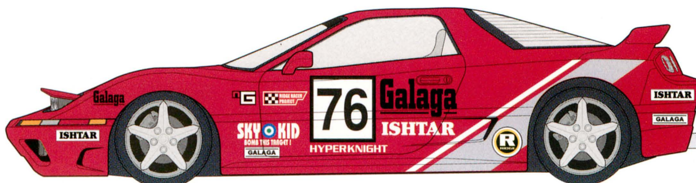
車名	MERCURIO
メーカー	RIVELTA
エンジン名	R16C
エンジンメーカー	RIVELTA
エンジン形式	V型6気筒DOHC
全長	4450mm
全幅	1920mm
全高	1170mm
重量	1060kg
排気量	3000cc
最大回転数	8200rpm
最大出力	405ps/5500rpm
最大トルク	46.8kg-m/4000rpm
最高速度	281km/h
ギア数	6

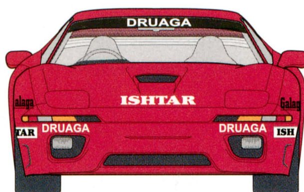
車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

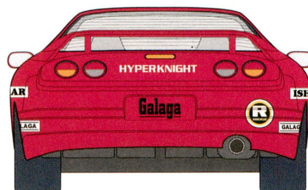
バランスのとれた性能は万人向き

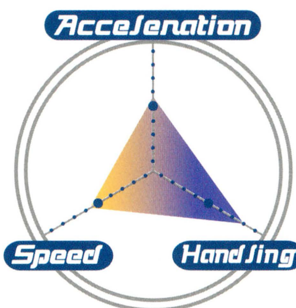
基本で選べるグリップカーの中で、中級者向けの性能となっているメルクーリオ。ハンドリング性能がフォーチュンに比べてやや落ちるが、それでもかなり高いハンドリング性能を持つ。そのため、コーナリングではかなり曲がりやすく、アクセルを離すだけでインへ簡単に切れ込むことができるのだ。また、グリップ力もかなりあるため、アウトに膨らみにくくいのが特徴だ。フォーチュンに比べれば、やや落ちるが安定したコーナリングを行える、使いやすいマシンだといえる。

スピード面では、加速性能、トップスピードの性能ともにバランスよく両立されている。そのため、コーナーの立ち上がりでは、優秀な加速性能によってかなりスピードを高めて抜けることも可能だ。また、ストレートでもトップスピードが281キロと高く、スピードの勝負になっても、不利になることは少ない。このスピード性能とハンドリング性能を兼ね備えたメルクーリオは、総合的に優秀なマシンだといえる。

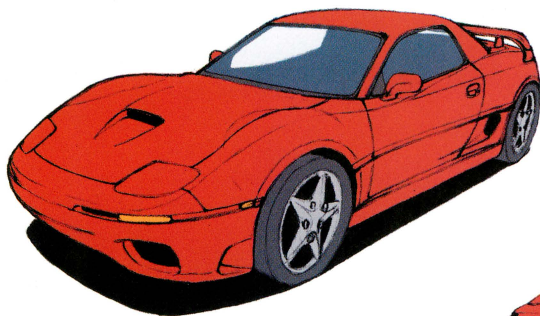


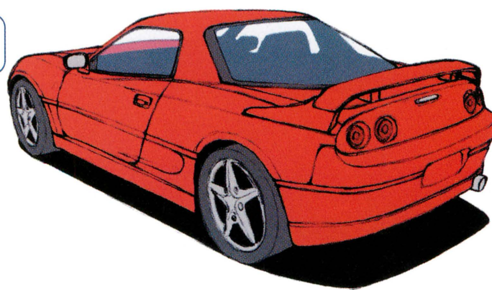


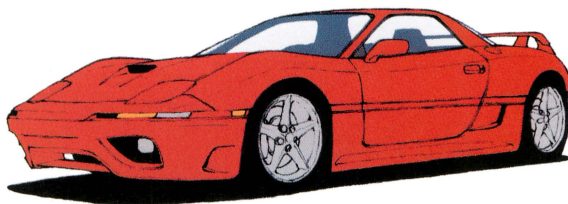




GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

今回のイメージカーって事で考えた車です。誰が見てもスポーツカーって感じに見えるよう、意識してデザインを考えました。それと、変に奇抜な形にならないように注意したっていうのもあります。何となくどこかで見たような感じでありつつも、実際にはない車、っていうのをテーマに考えてみたんですが、どうでしょう?

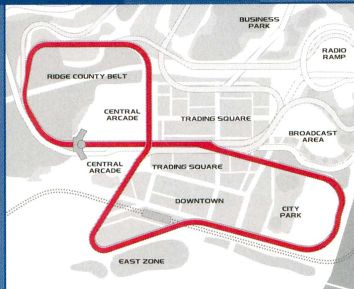
コース攻略

COURSE GUIDANCE

ハンドリングとスピード性能が両立されているメルクーリオ。ストレートの主体の高速コースや、タイトなコーナーが多いテクニカルなコースどちらでも順応しやすいのが特徴だ。ただ、スピードがなかなか高いので、フォーチュンなどでは減速が必要ない場所でも、曲がりきれない場合があるので注意しよう。

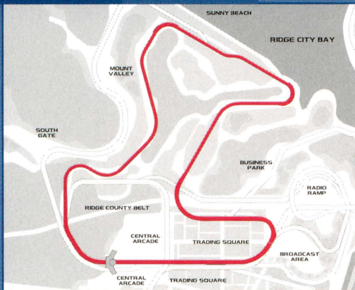
PARK TOWN　目標ラップタイム　52"721

各コーナーは220キロ台で曲がれればベストだ。コツは、アクセルをチョンチョンと離してスピードを調整すること。また、複合コーナーはアクセル全開でも走行できるが、スピードが出ていると曲がりきれない場合もあるので、アクセルを一瞬離して減速するようにしよう。



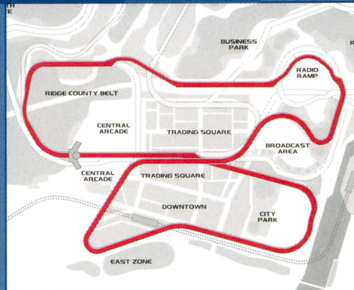
SUNNY BEACH　目標ラップタイム　1'03"367

キツい角度のコーナーがあるので、減速しながらインへ進入する、スローイン・ファーストアウトの形でクリアしていこう。また、早めにアクセルを入れてしまうと、後ろのタイヤがスリップしやすくなってしまう。再加速は、コーナーを完全に抜けきったところでするようにしよう。



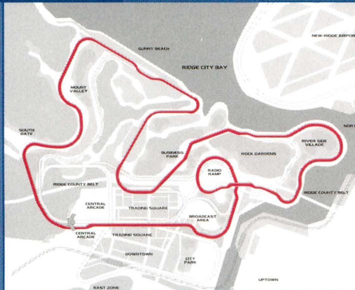
ABOVE THE CITY　目標ラップタイム　1'17"743

コースがうねって複雑になっているが、メルクーリオならばハンドリング性能がよいので、比較的ラクにクリアできる。気をつけたいのは2つのヘアピン。ここは、十分減速してからアウト→インへと進入しよう。目安としては190キロ台ぐらいで切れ込むようにするといい。



BAYSIDE LINE　目標ラップタイム　2'02"069

急コーナーは前半は少ないが、後半は連続で続くので注意が必要だ。特に、コース一番右のコーナーと9の字型のコーナーは、最初減速してインへ進入しよう。イン側へ入ったら、インベタ走行で走行距離を短くするのがベストな走り方だぞ。



OUTER PASS　目標ラップタイム　1'10"616

全体的に難しいコーナーが少ないので、ハンドリング性能のよいメルクーリオならば、ラクにクリアできる。ただ、コース後半のヘアピンでは、ブレーキングによる減速からのコーナリングをすること。これにより急減速ができるので、ラクにインへと入ることができるぞ。



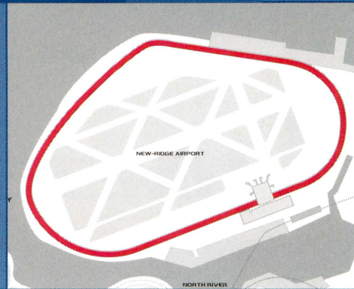
GREEN FIELD　目標ラップタイム　1'30"179

急角度なコーナーがいくつかあるので、それに注意すれば、あとは問題ないだろう。特に気をつけたいのは、コース一番右のコーナーだ。ここは、最初はインベタで走行する。そして、コーナーに入ってから2つ目の看板をすぎたところでアクセルをオフにしてからコーナリングだ。



AIRPORT OVAL　目標ラップタイム　33"350

メルクーリオは、ハンドリング性能がよいのでとても曲がりやすく、また、スピードもでるので、かなり走りやすいコースだ。ただ、コースの一番上のコーナーは、スピードが乗っている場合、曲がりきれないこともある。その場合は、一瞬アクセルを離して減速しよう。







HIMMEL E.O. ヒンメル・イーオー

Standard スタンダード

ドイツが誇るスーパースポーツの結晶

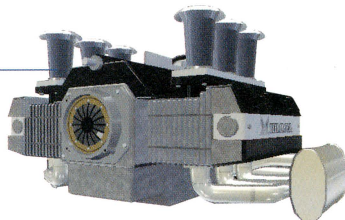
第二次世界大戦前から車を造り続けているドイツの老舗、ヒンメル。そのヒンメルを代表するスーパースポーツカーが、このイーオーだ。イーオーは、70年代よりリリースされ続けている車で、何回ものモデルチェンジの末、現在に至っている。路面情報を的確に捉えることと、車重バランスから考えられたエンジンのRRマウントは、ヒンメルの得意技。水平対向6気筒エンジンは、あえて当時のままの空冷SOHC。あくまでも人間が操る、操れるということを重視したシンプルな設計だ。

しかし、四半世紀を越える熟成の年月は、そのシンプルなマシンをモンスターマシンに育てるだけの十分な年月となっている。低回転から十分な力強さが感じられる十分なトルク。この太いトルクのエンジンを高回転まで回すと、水平対向エンジンサウンドと合わせ、ジェット機のような異次元感覚のスピードが味わえる。RRの安定した走りをしっかりとグリップさせるにはそれなりのテクが必要だ。





HM36DRST ヒンメル

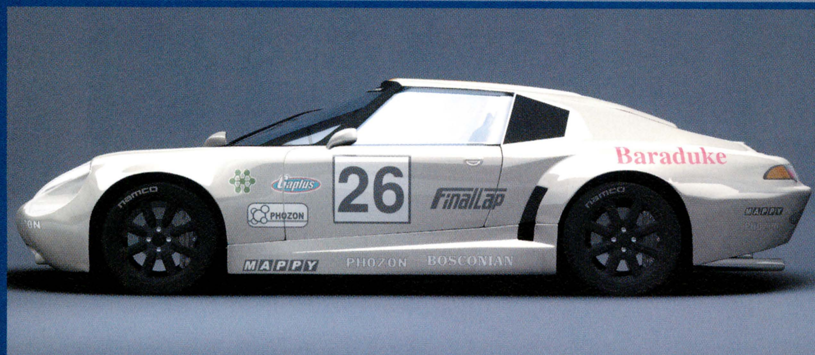


ドイツが誇る空冷水平対向エンジンが、このHM36DRSTだ。空冷、SOHCなど、エンジンスペックは時代を感じさせるが、ヒンメルはかたくなに水冷、DOHC化を拒否。SOHCでも479馬力、40.7Kgもの数字を叩き出し、レースでの勝利実績があれば、確かにDOHC化は必要ないかもしれない。頑固なドイツ魂が光るエンジンだ。









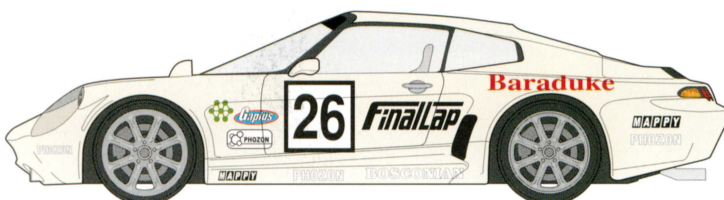
車名	E.O.
メーカー	HIMMEL
エンジン名	HM36DRST
エンジンメーカー	HIMMEL
エンジン形式	水平対向6気筒SOHC空冷
全長	4580mm
全幅	1980mm
全高	1220mm
重量	940kg
排気量	3600cc
最大回転数	8100rpm
最大出力	479ps/6200rpm
最大トルク	40.7kg-m/4500rpm
最高速度	335km/h
ギア数	5

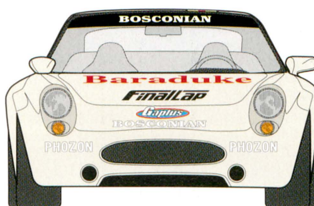
車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

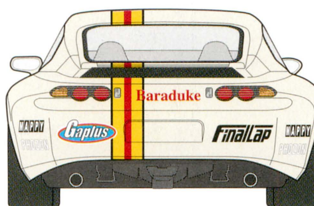
加速性能を活かすためのコーナリングテクニックを磨け

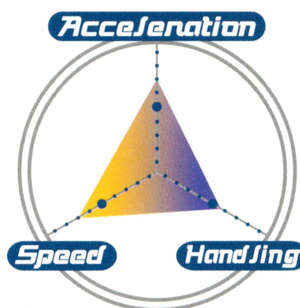
グリップカーは大体においてハンドリング性能がいい。だが、イーオーだけは特殊で、ハンドリング性能が他の車と比べてかなり低い。そのため、コーナーでは思うように曲がれず、ハンドルが重いといった印象を受ける。イーオーが上級者向けグリップカーと位置づけられる理由だろう。

スピード面ではハンドリング性能と違い、加速性能とトップスピードはドリフトカーを含めた他の5台を凌駕している。そのため、コーナーで思うように曲がれず減速してしまっても、優秀な加速性能でカバーすることができる。また、ストレートでは抜群の伸びを見せるので、コーナリングの悪さを取り戻すことができるのだ。このように、コーナーではスローイン・ファーストアウトのような、メリハリのあるコーナリングテクニックを行い、また、ストレートでは、何者もよけつけない速さを駆使する。これこそがイーオーの真骨頂であり、旋回性よりも最高速を重視したコンセプトを最大限に活かすことができるのだ。

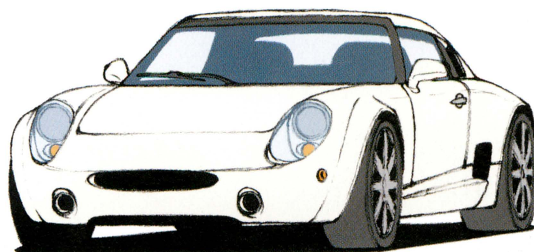


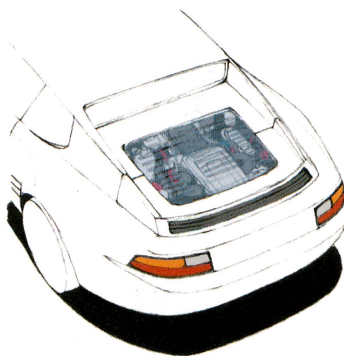


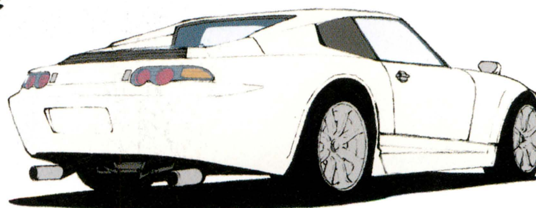




GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

企画の方からRR（リアエンジン、リアドライブ）っぽい車が欲しいという話があったので、それっぽい車を狙ってデザインを考えました。あと、ここらで丸っこいクルマも欲しいという意見もあったので、それも意識しました。あえて外からエンジンを見えるようにしたのは、単純にカッコよさそうだったからです（笑）。左右でバックミラーの位置を変えてるのは、ちょいとマニアックなお遊びです（一応実用性も考えてってのもあります）。

コース攻略

COURSE GUIDANCE

ハンドリングよりもトップスピードを重視したイーオー。そのため、ベイサイドラインやグリーンフィールドなどのコーナーが多いコースでは、かなり苦戦してしまう。だが、かなりスピードが高い車なので、ストレートの多いパークタウンのようなコースでは、比類なき強さを発揮できるのが大きな特徴なのだ。

PARK TOWN

目標ラップタイム 52"002

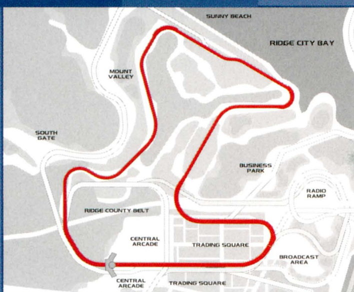
トンネル内のインベタで走れるようなコーナーでも、アウトから入らなければ曲がりきれない場合もあるので、慎重にコーナーリングしよう。また、ヘアピンでは180キロぐらいで曲がり、落とした分のスピードは加速力でカバーしよう。



SUNNY BEACH

目標ラップタイム 1'04"042

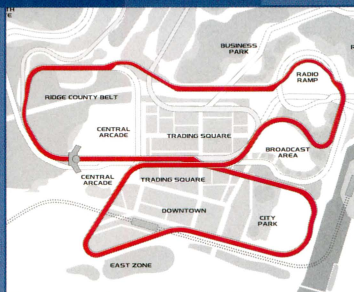
急なコーナーが多いので、スローイン・ファーストアウトの要領で確実に減速してコーナーを抜けていこう。コーナーでの減速分はストレートでの加速で取り戻すといい。また、ヘアピンでは早めにインに切れ込むようにし、大体200キロ台でコーナリングできればベストだ。



ABOVE THE CITY

目標ラップタイム 1'18"636

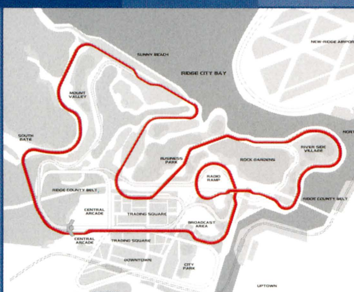
ハンドリング性能がよければ、細かいコーナーをアクセル全開で抜けることも可能だ。だが、イーオーの場合、曲がりきれないこともあるので、多少の減速はいたしかたない。ストレートでの加速でコーナーでのロスタイムを取り戻すようにしよう。



BAYSIDE LINE

目標ラップタイム 2'05"503

かなりタイトなコーナーが続くので、十分に減速して、安定したコーナリングをする必要がある。特に気をつけたいのは9の字のコーナーだ。ここは、アクセルをチョンチョンと離して減速を行いつつコーナリングするとインベタで走行することができるぞ。



OUTER PASS

目標ラップタイム 1'12"008

全般的にスピードの出やすいコースだが、コーナリングは180キロぐらいで行おう。また、トンネルを抜けた後の付近ではコーナリングしづらいので、減速を行い安全に行こう。また、ここで減速した分は下り坂でスピードが伸びるので、減速分をカバーすることができるぞ。



GREEN FIELD

目標ラップタイム 1'32"516

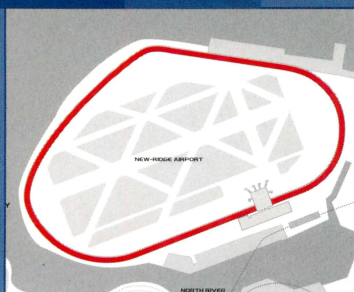
このコースで特に気をつけたい場所は、セクター1を越えたところのコーナーだ。ここは、イーオーの場合、アウトに膨らみやすい。そのため、壁に激突する危険が高くなってしまうのだ。ここでは、コーナーに入った直後に減速して、そのまま車体の滑りに身を任せてクリアしよう。



AIRPORT OVAL

目標ラップタイム 33"053

オーバルは急なコーナーがないので、車体が不安定になりにくい。だが、アクセルを離して急減速してしまうと、とたんに挙動が不安定な状態になってしまう。コーナリング中に減速したいならば、アクセルは一瞬のタイミングで離すようにしよう。





RIDGE RACER V IMAGE GIRL



FUKAMI AI

深水 藍

生年月日	1979年12月12日
年　齢	20歳
星　座	へびつかい座
血液型	B型
出身地	神奈川
職　業	モデル
身長・体重	168cm、49kg
スリーサイズ	88、58、86cm
足のサイズ	24cm
特　技	世界のカレー作り
趣　味	写真、スキューバダイビング
好きな食べ物	メロン
休日の過し方	ドライブ
将来の夢	カー・エッセイスト
憧れている人	永瀬 麗子



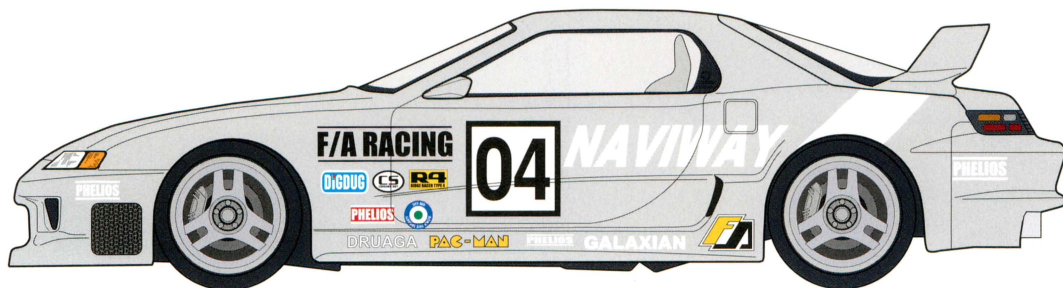


KAMATA FIARO カマタ・フィアロ

Extra エクストラ

レーサーにリボーンしたジャパニーズレーシングの神髄

市販スポーツカーフィアロを極限にまでレースチューンしたのがこの車だ。エンジンは、STクラスの351馬力から495馬力に、最大トルクも31.7Kgから36.6Kgまで引き上げられているが、ミッション数は5のまま、しかも最高速度自体は276Kmから286Kmにしか伸ばされていない。この数字が意味することは、より、パワーバンドの広い、立ち上がり重視、コーナリング重視のレーシングカーに仕上がっているということだ。扱いきれないほどの超スピードを持て余すより、100パーセント扱いきれる速度でキビキビ走り抜くという、日本メーカーらしい発想がうかがえる。そのエンジン特性に合わせた外装も、ダウンフォースを稼ぐために、多少大きくなったリアウイングのほか、フロントブレーキのベンチレーション効果を高めるエアダクト、バネ下加重を軽減するために特製されている軽量ホイールなど、派手さはないが、堅実なつくりに仕上がっている。



- 車名 FIARO
- メーカー KAMATA
- エンジン名 KA—30FRF
- エンジンメーカー KAMATA
- エンジン形式 直列6気筒DOHC
- 全長 4540mm ●全幅1880mm
- 全高 1190mm ●重量 920kg
- 排気量 3000cc
- 最大回転数 7500rpm
- 最大出力 495ps/7000rpm
- 最大トルク 36.6kg-m/4500rpm
- 最高速度 286km/h ●ギア数 5



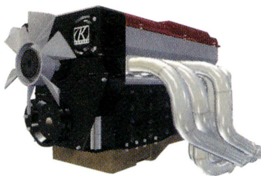


カマタ KA-30FRF



イェーガー JS2FT

KA-30FRをさらにチューンアップし、性能を高めているのが、このKA-30FRFだ。495馬力、36.6Kgもの数値を叩き出すこのエンジンは、ベースエンジンを実用域での性能を高めた味付けに仕上がっている。むろん、定評あるカマタの直列6気筒エンジンなので、安定感は抜群。腕を上げてから楽しみたい素直で高性能なエンジンだ。



イェーガーがカマタに"プレゼント"した直列6気筒5200ccエンジン。過給機としてターボチャージャーが搭載され、729馬力、57.2Kgのトルクと、それまでのカマタエンジンとはまったく別の特性を出す。高回転を維持してこそのターボエンジンなので、乗り手には、高速走行に耐えうるテクニックが要求されるレベルの高いエンジンだ。

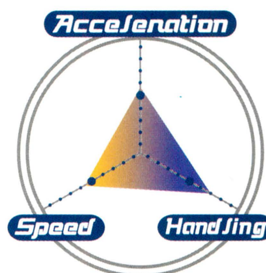


車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

扱いやすさはそのままにスピードアップ

フィアロのエクストラタイプは、ノーマルの特徴である扱いやすさという点を、そのまま受け継いでいる。そのため、コーナーでは挙動が不安定になりにくく、車体を立て直しやすい。さらに、性能のよかった加速性能もパワーアップし、コーナー脱出時の立ち上がりがよりスムーズに行えるようになった。

また、スピードの面に関していえば、エクストラタイプではトップスピードが10キロほど上昇した。だが、正直言って他のエクストラタイプの車と比べ、286キロとかなり物足りない。そのため、フィアロはトップスピードよりも安定したコーナーリングや、コーナーの立ち上がりの加速のよさで勝負する車だといえる。



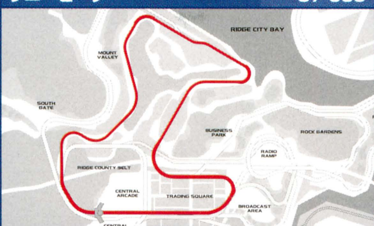
コース攻略

COURSE GUIDANCE

フィアロエクストラタイプは、トップスピードよりもハンドリング性能を活かした足回りで勝負することになる。そのため、長いストレートのあるコースよりは、細かいコーナーがあるコースの方が本領を発揮できるぞ。

SUNNY BEACH サニービーチ

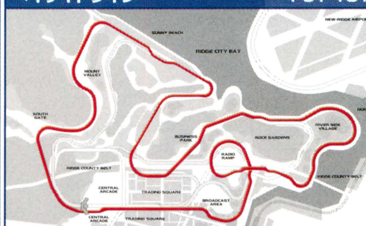
目標ラップタイム 57"909



ストレートや急カーブがバランスよく配置されているコース。ストレートではトップスピード近くまで出すことができ、コーナーも問題なく曲がりきることができるはずだ。

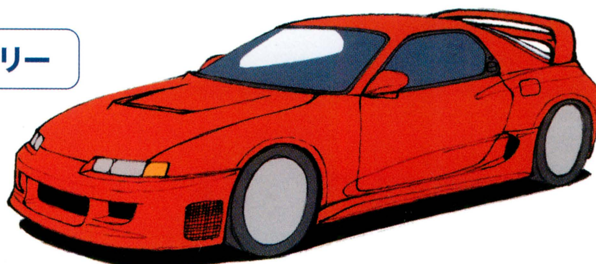
BAYSIDE LINE ベイサイドライン

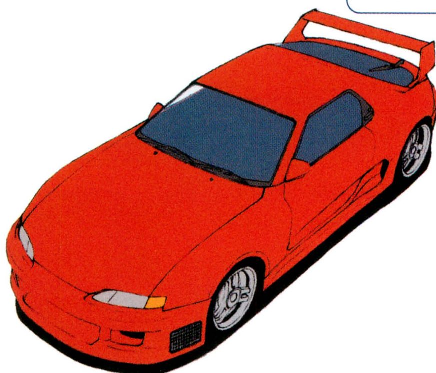
目標ラップタイム 1'51"131

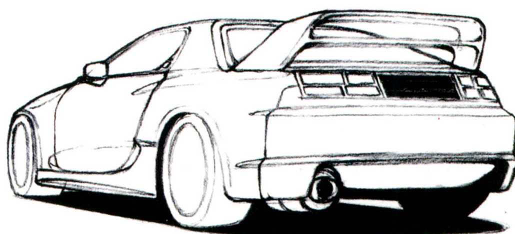


細かいコーナーがたくさんあるが、ハンドリングのよさで回避可能。また、加速性能に優れるので、ヘアピンコーナー後の立ち上がりなどがスムーズに行えて走りやすい。

GALLERY ギャラリー

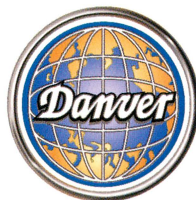






デザイン担当より

車高を下げてエアロパーツを装着。ワイドタイヤに対応してフェンダーも広げました。変に印象が変わらないで、元のデザインがそのまま迫力を増したような感じになるよう、意識してデザインしました。

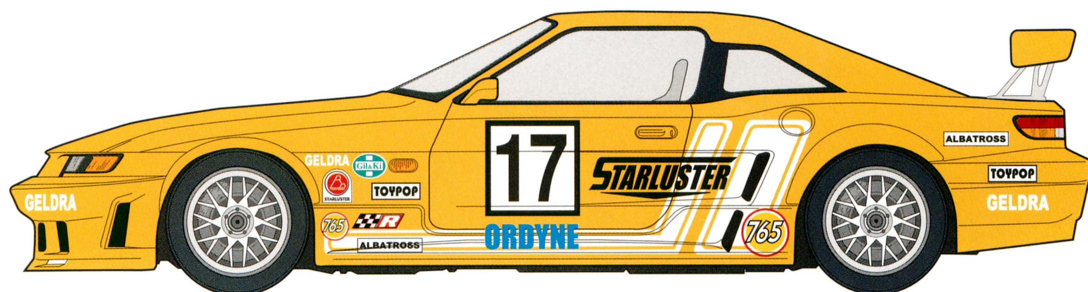


DANVER TOREADOR ダンヴァー・トレアドール

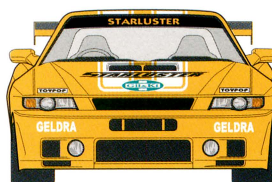
Extra エクストラ

ジャーマンテクノロジーとの高次元アウフヘーベン

ダンヴァーが本気でワールドタイトルを狙いにいくという噂が流れたとき、その誰もが耳を疑った。無骨なアメリカンに世界が狙える訳がない。その前評判を見事に裏切ったのが、この車だ。エアロパーツが強化されたとはいえ、外見自体はSTクラスのトレアドールとあまり変わらないが、長大なフロントノーズに収められたエンジンは、なんとドイツの名門イェーガー社のもの。イェーガーといえば創業100年を越える老舗ながら、創業時より積極的にレースに参戦し、近年も24時間レースで何度も優勝している、名前･実力ともに超一流のワールドワイドなメーカー。そのイェーガーがダンヴァーのために作ったのが、V8ツインカムターボの「J40TT」。無骨なアメリカンレーシングカーと、洗練されたジャーマンエンジンの融合は、ミスマッチではないかという憶測もあったが、実際は非常に高次元な走りを生み出している。大西洋を越えたレーシングスピリッツの共鳴だ。



- 車名 TOREADOR
- メーカー DANVER
- エンジン名 J40TT
- エンジンメーカー JEGER
- エンジン形式 V型8気筒DOHCターボ
- 全長 4650mm
- 全幅1920mm
- 全高 1210mm
- 重量 1080kg
- 排気量 4000cc
- 最大回転数 7000rpm
- 最大出力 512ps/5500rpm
- 最大トルク 62.0kg-m/4500rpm
- 最高速度 339km/h
- ギア数 4

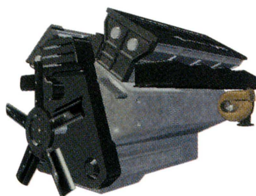






イェーガー J40TT

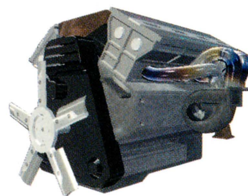
イェーガーがダンヴァーに供給している4000ccV型8気筒エンジン。アメ車だろうが勝つためにはツインカム、という発想がいかにもイェーガーらしいところだが、その性能はレースで実証済み。512馬力、62Kgものトルクを誇るエンジン特性は、ダンヴァーに合わせ中回転重視。ツインカムターボがアメ車を洗練されたマシンに仕上げている。





イェーガー J62TT

J40TTを最高レベルにチューンアップしたのがこのJ62TTだ。6200ccにまでボアアップされたエンジンは、791馬力、75.9Kgもの最大トルクを叩き出す。クラス最高レベルのトルク性能は、最高回転数9000回転のちょうど半分、4500回転時に発揮される。このことからも、いかに中回転域を重視したエンジンかがわかるだろう。



郵便はがき

恐縮ですが切手
を必ず貼付して
ください

146-8686

（受取人）
東京都　千鳥郵便局
私書箱17号
株式会社ナムコ
ナムコット係行

この度は弊社の商品をお買い求めいただき、ありがとうございます。お手数ですが、今後の製品開発の参考にしたく、お買い求めの商品につきましてのご意見ご感想をお寄せ下さい。毎月抽選により、ナムコオリジナルグッズをお送りいたします。

住所・電話	〒　都道府県 TEL　（　）
氏名・性別・年齢	フリガナ 男・女　年齢　歳
メールアドレス	
職業（学年）	
お買い求め年月日	年　月　日
お買い求め価格	円

SLPB-00101　『ナムコ公式ガイドブック リッジレーサーV』

『ナムコ公式ガイドブック リッジレーサーV』読者アンケート

1. 次の項目について、ご自由に評価してください。[1:不満～5:満足]

●カバーのデザイン [1 2 3 4 5]　●記事の内容は [1 2 3 4 5]
●情報の量は [1 2 3 4 5]　●読みやすさは [1 2 3 4 5]
●価格は [1 2 3 4 5]　●満足度は [1 2 3 4 5]
●価格の項目で1または2と答えられた方に――価格がいくらならちょうどよいと思いますか
[円]

2. この公式ガイドブックの発売をなにで知りましたか？（複数回答可）

- □ お店で見て
- □ 雑誌記事で見て [雑誌名:]
- □ 雑誌広告で見て [雑誌名:]
- □ ポスター、チラシを見て
- □ 友人に薦められて
- □ ソフト解説書の広告を見て
- □ ナムコのホームページを見て

3. 公式ガイドブックを取り扱ってほしい場所はどこですか？（複数回答可）

- □ ゲームショップ
- □ 書店
- □ コンビニエンスストア
- □ 通信販売
- □ その他 [ ]

4. このソフトの関連商品として、欲しいと思うものを教えてください。（複数回答可）

- □ サウンドトラック
- □ フィギュア・ガレージキット類
- □ ポスター
- □ 文具
- □ 衣類（Tシャツ・トレーナーなど）
- □ 攻略ビデオ
- □ オリジナルアニメーションビデオ
- □ PC用のユーティリティ集（壁紙・スクリーンセイバー等）
- □ その他 [ ]

5. この公式ガイドブックに対するご意見・ご感想、今後の企画へのご要望をおきかせください。

[ ]

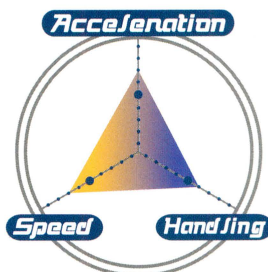
ご協力ありがとうございました。

車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

驚異的な加速力でコーナリングの遅れを取り戻す

エクストラに対応したトレアドール。エクストラになったことでの大きな特徴は、最高速がかなり上がったという点だ。これまで298キロだったトップスピードが339キロと、一気に40キロ近くも大幅にパワーアップした。また、加速性能もかなり上がり、コーナーでの立ち上がりがよくなったのが、大きな特徴だ。

ただし、ハンドリング性能が少し劣ってしまったため、ドリフトしたときのスライドが大きくなりがち。だが、加速性能がよくなっているので、多少コーナリングでもたついたとしても、それを加速力でカバーすることができる。なるべくコーナリングを正確にこなし、そのまま一気に得意の加速力で差を広げたいところだ。



コース攻略 COURSE GUIDANCE

トレアドールのエクストラタイプは、バランスのよい、加速性能とトップスピードを持つ。そのため、急コーナーでも高い速度で進入し、ドリフトで豪快にクリアすることのできるコースが得意なコースとなっているのだ。

GREEN FIELD グリーンフィールド

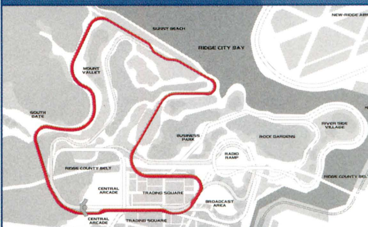
目標ラップタイム 1'20"594



長いストレートもあり、トップスピードを活かすことができる。また、トレアドールならコーナーは大体200キロ台をキープしてドリフトできるので、速いタイムが期待できるぞ。

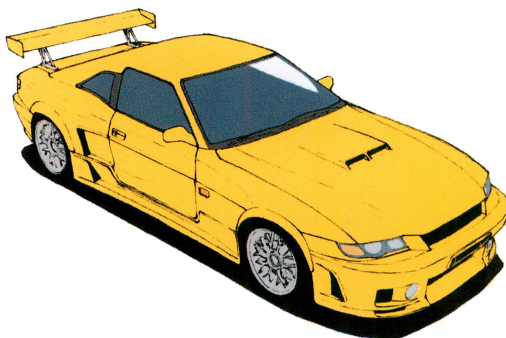
OUTER PASS アウターパス

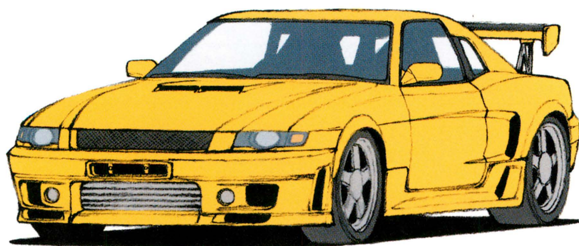
目標ラップタイム 1'03"606

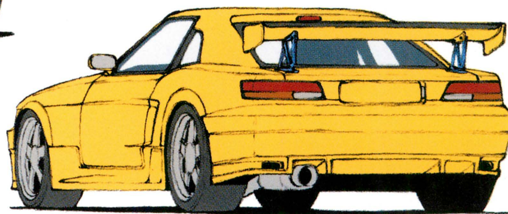


アウターパスもストレートが多く、トップスピードを伸ばしやすい。また、下り坂が多いのでさらにスピードアップが期待できるコースだ。

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

スタンダード状態だとアメリカ車っぽかったのが、エアロパーツの交換で日本車っぽく変身！ って感じのおもしろさを狙ってみました。グレードアップした時に意外性があるのも楽しいかなと思ったので……。この車は、デザインから3Dモデルにした時に、珍しく修正点が少なかったのが印象に残ってます。

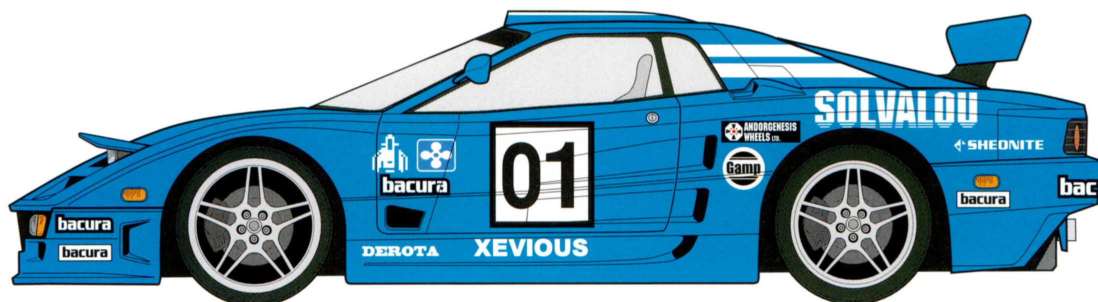


RIVELTA SOLARE リヴェルタ・ソラーレ

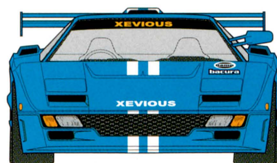
Extra エクストラ

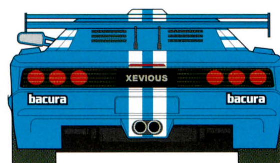
職人気質が造り上げた精密機械とイタリアンの融合

本来、自社製品のみでレースに参戦してきたリヴェルタが、あえて他社製エンジンを搭載して造り上げた車だ。かたくなまでに"純血"にこだわってきたリヴェルタが、なぜ、という声も上がったが、リヴェルタからの正式なコメントはない。ジャン・リヴェルタが、このイギリス・ヴェクト製のエンジン「VCT33」の精密機械のような美しさに惚れ込んだというのがもっぱらの評判。全体的にエアロ効果を高めた外見は、ただでさえ威圧的だったテール周りが、強大なウィングを付けたことでさらに凄みを増しているが、ベース車両のソラーレ自体、非常に完成度の高い車なので、大きな違いは感じられない。心臓部ともいえるエンジン部分は、形式的には水平対向12気筒ツインカムと、リヴェルタオリジナルと変わらないが、排気量も1200ccスープアップされ、馬力も526馬力にまで引き上げられている。乗りこなすには、研ぎ澄まされたスピード感が必要だ。



- 車名 SOLARE
- メーカー RIVELTA
- エンジン名 VCT33
- エンジンメーカー VECT
- エンジン形式 水平対向12気筒DOHC
- 全長 4450mm ●全幅2100mm
- 全高 1140mm ●重量 960kg
- 排気量 5700cc
- 最大回転数 9000rpm
- 最大出力 526ps/8000rpm
- 最大トルク 44.3kg-m/6400rpm
- 最高速度 382km/h ●ギア数 6







ヴェクト VCT33

ジャン・リヴェルタが惚れ込んだといわれる精密機械のようなエンジンが、このVCT33だ。5700cc水平対向12気筒ツインカムエンジンは、9000回転までストレスなく回る絶品。526馬力、44.3Kgのトルクは、高回転型エンジンらしい数値。ここまで高回転型だと低回転でのパワー不足は否めないので、アクセルは早めに踏み込みたい。





ヴェクト VCT36

VCT33の発展型が、このVCT36だ。すさまじいばかりのチューンアップを受けた8000ccのエンジンは、806馬力、65.4Kgのトルク値を誇る。これらの凄まじい数値は、いずれも8250回転という高回転時での数値なだけに、低回転時とのパワー落差は非常に激しいもの。とにかく、高回転キープの走りに徹したいエンジンだ。



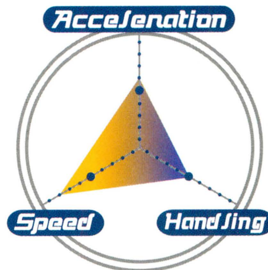


車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

いつもより早めのカウンターステアを

ハンドリング性能が悪く、かなり扱いにくい車であるソラーレ。そのエクストラタイプはさらにトップスピードを重視したチューニングになっている。そのため、ドリフトでスライドするときスピードが出過ぎていると、かなり大きくスライドしすぎてしまう。ドリフトする際は、スタンダードを使っていたときよりは、早めにカウンターステアを当てるようにすると、体勢を立て直しやすい。

ハンドリング性能は、スタンダード時と比べて多少悪くなっている。だが、操作の感覚としてはそんなに変化を感じずに扱うことができる。スタンダードのソラーレを扱えるなら、このエクストラタイプのソラーレも問題なく使えるだろう。

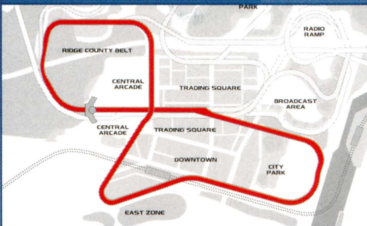


コース攻略 COURSE GUIDANCE

ドリフトによる鋭角的な走りと、高い最高速が武器のソラーレ。その最高速を活かせるストレートと、豪快なドリフト走行を使った高い速度でクリアできるコーナーがあるコースが、最も本領を発揮することができるぞ。

PARK TOWN パークタウン

目標ラップタイム 46"359



ストレートが多く簡単なコース。そのためソラーレでは高い速度でコーナーをクリアし、かなりのタイムが望めるのだ。各コーナーは250オーバーでクリアすることを目指そう。

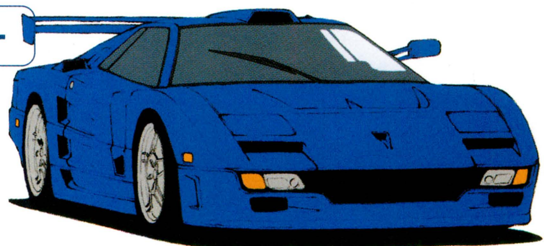
ABOVE THE CITY アバヴ・ザ・シティ

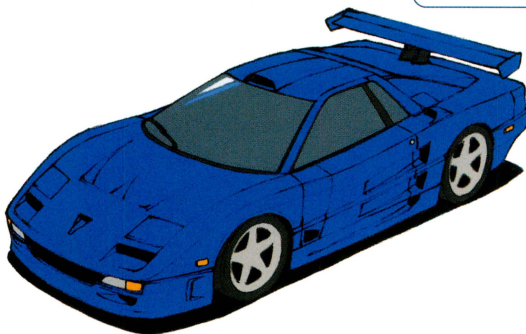
目標ラップタイム 1'12"778

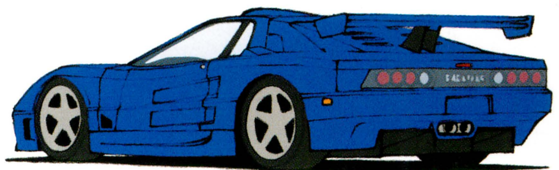


かなり長いストレートがあるので、トップスピード限界まで性能を引き出すことが可能だ。また、各コーナーは250キロ台でクリアできるぞ。

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

元の形からして結構派手な形の車だったので、あまり大きな変更はしませんでした。何か変わったモディファイをしたいと思って、リアカウルを装着して後方の窓をなくしたのが一番大きな変更点です。あとは、車高を下げて、ボンネットにエアアウトレットとNACAダクトを追加して、スポイラー装着、ディフューザー装着、マフラーはセンター2本出しに変更、という感じです。

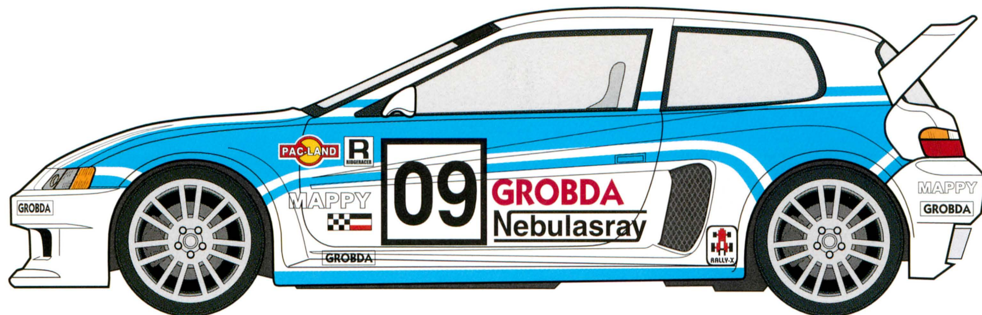


KAMATA FORTUNE カマタ・フォーチュン

Extra エクストラ

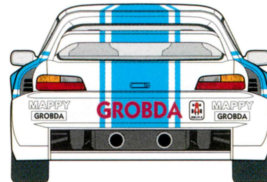
ライバルと手を結んで得られた日独合作の妙

カマタのボディにイェーガーのエンジン。一見、なんの変哲もないメーカーからメーカへの部品供与と思われるが、この2社の協力関係ほど意味のある提携はない。カマタとイェーガーは、ともに数多くのレースに参戦しているが、特に24時間耐久レースでは、それこそ、10年単位でのライバル関係にある。そのライバル関係にあるイェーガーとカマタが、エンジン供与という形ながら手を結んだことは、非常に画期的なことだ。このフォーチュンは、小型FF車という、極めて日本的な車ながら、イェーガーのエンジンが搭載されることで、走りは非常に落ち着きがあり、かつ躍動感のあるものに仕上がっている。イェーガーお得意のV型エンジンは、定評のある6気筒ツインカムで、吹け上がりのすばらしいもの。ミッションもクロス化され6段となり、STクラス車よりも、さらに軽快感と操縦性のよさが増している。こまめなシフトチェンジで、走りそのものを楽しみたい。



- ●車名 FORTUNE
- ●メーカー KAMATA
- ●エンジン名 J20F
- ●エンジンメーカー JEGER
- ●エンジン形式 V型6気筒DOHC
- ●全長 3910mm ●全幅1850mm
- ●全高 1230mm ●重量 760kg
- ●排気量 2000cc
- ●最大回転数 9200rpm
- ●最大出力 328ps/8000rpm
- ●最大トルク 27.7kg-m/7550rpm
- ●最高速度 291km/h ●ギア数 6

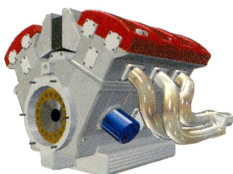






イェーガー J20F

イェーガーがカマタに供給した2番目のエンジンが、このJ20Fだ。2000ccのV型6気筒ツインカムエンジンは、高回転型を重視した特性を持つ。328馬力、27.7Kgのトルク、いずれも、非常に高回転域での数値である。こまめなシフトチェンジで、高回転キープの走りが、このエンジンの性能を100パーセント活かすテクニックだ。





カマタ KA-43TFT

カマタが開発した「最強の直4」こと、4300cc直列4気筒ツインカムターボエンジンが、このKA-43TFTだ。10000回転までストレスなく回るエンジンは、最高回転数ギリギリまで回してこそ、ポテンシャルが発揮される。馬力、トルクとも、直4最強の名前にふさわしい非常にハイレベルのものだ。直4特有のダイレクトを楽しみたい。

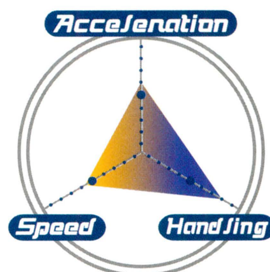


車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

安定したハンドリング性能はピカイチ

フォーチュンのエクストラタイプは、スタンダード時のハンドリング性能をそのまま受け継いだ形になっている。そのため、エクストラになっても、安定したコーナリングは変わらず、軽快なコーナリングを行えるのだ。また、アクセルを離したときのグリップのよさも健在で、スタンダードのときと同じような感じで扱えるぞ。

スピードの面ではトップスピードが291キロとスタンダードの240キロから大幅にアップしているが、他の車に比べたら少々物足りない。しかし、フォーチュンの優秀なハンドリング性能で、コーナリングの減速を最小限に抑えることができれば、このトップスピードでも十分に速いタイムを狙うことができるのだ。



コース攻略

COURSE GUIDANCE

フォーチュンエクストラタイプは、その軽快なフットワークが最大の武器だ。そのため、ストレートが多いコースよりは、複雑なコーナーのあるコースの方が、フォーチュンの持つ軽快さを最大に活かすことができる。

BAYSIDE LINE ベイサイドライン

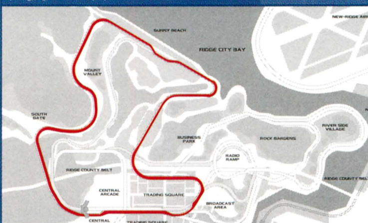
目標ラップタイム 1'47"968



このコースは後半特に細かいコーナーが多いので、走りやすい。ヘアピンでは200キロ台、その他のコーナーでは230キロ台でのコーナリングがベストだ。

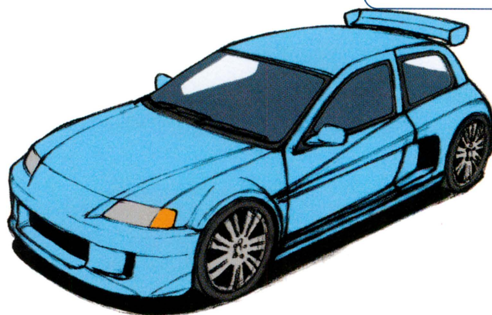
OUTER PASS アウターパス

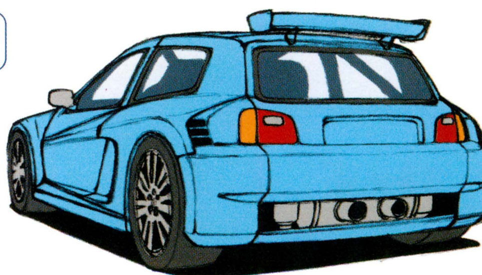
目標ラップタイム 1'03"035

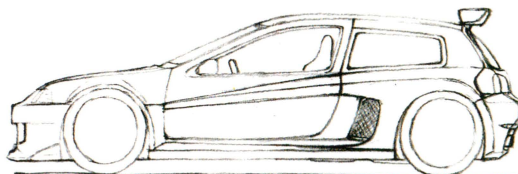


程よいストレートで、トップスピードも伸ばしやすく、コーナーもラクにクリアできて走りやすい。トンネル内などのコーナーはなるべくインベタで走行距離を短くしよう。

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

かつての「ルノー5ターボ」や「プジョー205TURBO16」などのように、エンジンの搭載位置を変えてミッドシップにする改造を考えました。この改造がしたくて2BOX車を出すのを企んだともいえますが（笑）。ミッドシップに変わったのが見てわかるように、ボディサイドに大きなエアインテークをつけたり、リアバンパー下の内部構造が一部、見えるデザインになってます。ちょっぴりマニアックなノリなので「リッジレーサー」の雰囲気とはちょっとハズれちゃってるかも、と思いつつも趣味が出てしまったような感じです。

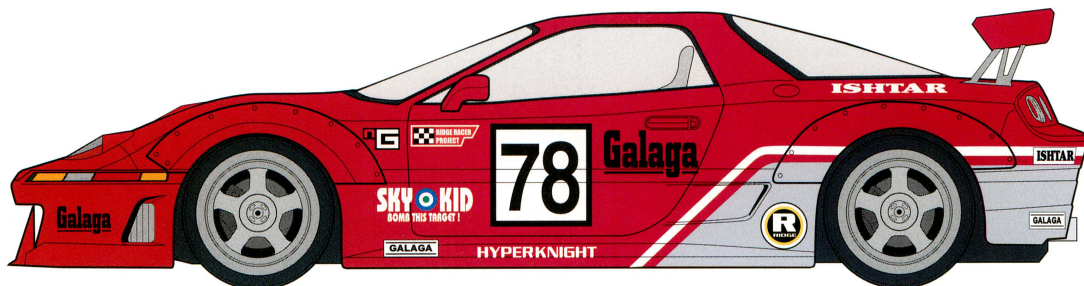


RIVELTA MERCURIO リヴェルタ・メルクーリオ

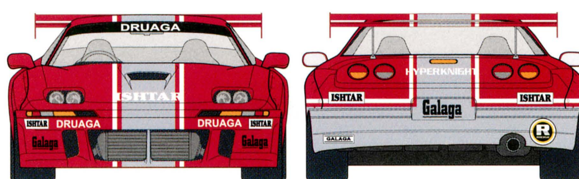
Extra エクストラ

ベテランに新しい生命を吹き込んだブリティッシュの風

メルクーリオが20年選手であり、現在のレーシングマシンに引けをとらないポテンシャルを持っていることは、周知の事実である。ただ、いくら当時からリヴェルタ・メルクーリオの実力が頭一つ抜けているとはいえ、現在のワールドタイトルを狙えるマシンかといえば、答えはNoである。そこで考えられたのが、イギリスが誇る精密機械（エンジン）、ヴェクトとの提携だ。メルクーリオは、操縦性の高さこそ現在でも通用するが、パワー不足は否めない。そこでヴェクトへ打診したのだが、ヴェクト側も名車メルクーリオに自社製エンジンを搭載できるとあって、話は簡単に進んだ。メルクーリオの看板ともいえる4WDシステムはアクティブコントロール化の進化を受け、グリップ性能が格段に向上し、より操縦性が増している。心臓部もヴェクト社のV6ツインカムターボエンジンで505馬力まで強化された。年式の古い車で最新マシンをぶち抜く快感を味わって欲しい。

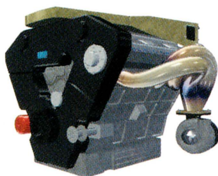


●車名 MERCURIO
●メーカー RIVVELTA
●エンジン名 VCT18
●エンジンメーカー VECT
●エンジン形式 V型6気筒DOHCツインターボ
●全長 4450mm ●全幅 1950mm
●全高 1140mm ●重量 920kg
●排気量 3000cc
●最大回転数 8200rpm
●最大出力 505ps/6000rpm
●最大トルク 52.7kg-m/4400rpm
●最高速度 342km/h ●ギア数 6





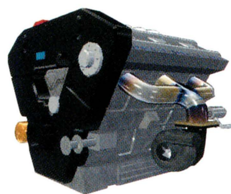
VECT ヴェクト VCT18



名車メルクーリオに搭載するためにヴェクトが開発したのが、このVCT18だ。ターボチャージャーが付けられた3000ccのエンジンは、V型6気筒ツインカム。505馬力、52.7Kgのトルク性能は、まさにメルクーリオを蘇らせるのにふさわしいもの。4WDシステムを活かしきるために造られただけあり、中回転型重視の性能も扱いやすい。



VECT ヴェクト VCT24

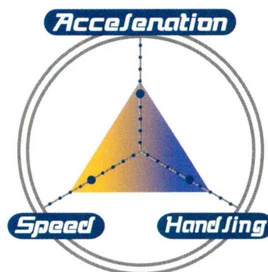


ヴェクト自慢のV6最強エンジンが、VCT18の発展型ともいうべき、VCT24だ。5200ccのV6ツインカムターボエンジンは、極限にまでチューンアップされ、777馬力、68.9Kgものトルクを誇る。中回転型エンジンとしては、まさに最強のエンジンだ。路面にべったりと張り付いたグリップ走行を、最強のエンジンを持って楽しみたい。

車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

スタンダードよりもさらにバランスよく

スタンダードのメルクーリオは、もともとスピードとハンドリングの両方がバランスよく両立されていた。それは、エクストラタイプになったメルクーリオにもいえることで、すべてがバランスよくパワーアップしている車だ。ハンドリング性能はフォーチュンと比べてやや劣るものの、コーナリングではインへ入りやすく扱いやすい。また、加速性能も悪くなく、コーナーの立ち上がりなどはスムーズに加速することができる。他の5台と比べても、一番バランスのよい車といえるのだ。また、それだけ扱いやすい車なので、エクストラタイプのフォーチュンを乗りこなせているならば、メルクーリオにもスムーズに移行できるだろう。



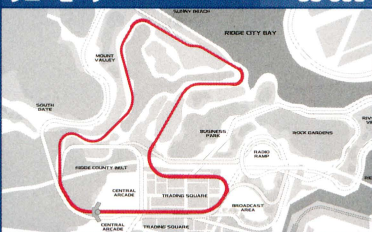
コース攻略

COURSE GUIDANCE

ストレートでのスピードの伸び、また、急コーナーでは、そのハンドリング性能でのコーナリングが期待できる。このことから、メルクーリオの性能を引き出すには、バランスのよいコースが最適なのだ。

SUNNY BEACH サニービーチ

目標ラップタイム 58"098



ストレートでトップスピードを伸ばし、速度を維持しながらコーナリングできるコース。ただ、ヘアピンだけは十分減速して、だいたい180キロ台で抜けられればベスト。

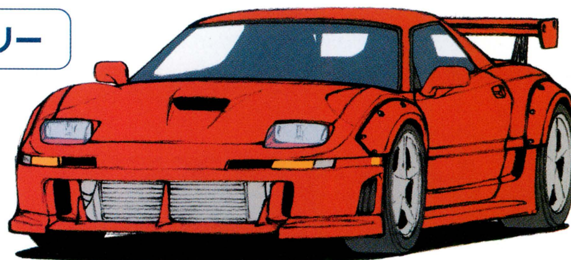
GREEN FIELD グリーンフィールド

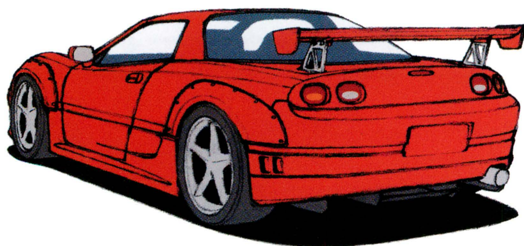
目標ラップタイム 1'21"510



このコースは高速で抜けられるコーナーが多い。特にコースの後半ではグリップ力を活かし、インベタ走行で行距離を短縮することもできるぞ。

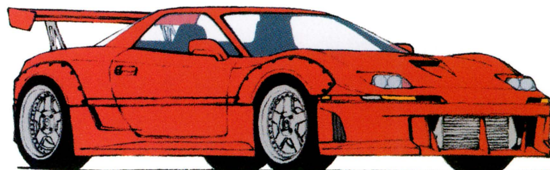
GALLERY ギャラリー





デザイン担当より

基本的には定番のチューニングを施したという感じで、外見に派手なエアロパーツを装着したのが特徴です。 後付けっぽいオーバーフェンダーはちょっと古臭い気もしないでもないですが、悪っぽそうに見えるのと、物珍しい感じもしておもしろそうって思ったので採用してみました。フロントスポイラーは大きくイメージを変えました。ちょっとばかり「レイジレーサー」のファタリタ入ってるかも……。たぶん気のせいです(笑)。リトラクタブルヘッドライトは、軽量化のために固定式のライトに変更したって感じです。



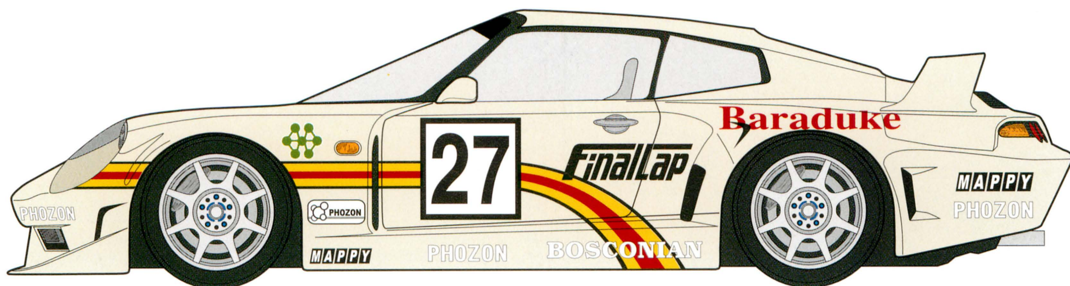


HIMMEL E.O. ヒンメル・イーオー

Extra エクストラ

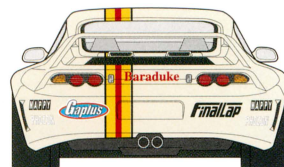
ハイスピードでこそ味わえる超グリップ感覚の嗜み

STクラスの優しいルックスが嘘のようにいかめしくなったEXクラスモデルのイーオー。空力特性が極限まで追求され、フロント、リアのスポイラーは絶大なダウンフォースを獲得する。そのルックスにふさわしいエンジンはターボチャージドされたスペシャルモデル。594馬力もの強大なパワーと381Kmの最高速度を誇るパワーユニットは、ヒンメル自慢のもの。そのエンジンは低回転域でも力を十分に発揮するが、実は、ヒンメルの理想とするのは十分な中回転域。発進加速に必要な低回転域のパワーでもなく、最高速度を稼ぐ高回転域のパワーでもなく、コーナリングワークに必要なのは、中回転域のパワー。それを追求した結果、非常にパワーバンドの広いエンジンに仕上がった。エンジン特性自体は非常に素直なのだが、すべてにわたって高次元なものなので、乗りこなすためには最高レベルの腕が要求されるだろう。



●車名 E.O.
●メーカー HIMMEL
●エンジン名 HM36TEO
●エンジンメーカー HIMMEL
●エンジン形式 水平対向6気筒SOHC空冷ターボ
●全長 4610mm ●全幅2020mm
●全高 1190mm ●重量 840kg
●排気量 3600cc
●最大回転数 8500rpm
●最大出力 594ps/7000rpm
●最大トルク 57.0kg-m/5550rpm
●最高速度 381km/h ●ギア数 6







ヒンメル HM36TEO



イェーガー J58TEO



ヒンメルが誇る最強の水平対向エンジンがこのHM36TEOだ。3600ccの排気量にターボチャージャーを搭載し、594馬力、57Kgものトルクを出す。空冷とは言っても、実際は、エンジンオイルを細部まで引き回す、いわば"油冷"システムになっているのも、このエンジンの特徴。中回転を活かした走りに徹することが肝要だ。



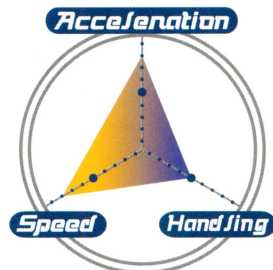
イェーガーがヒンメルに供給している、同社最強のエンジンが、このJ58TEOだ。5800ccの水平対向6気筒SOHCターボエンジンは、水冷化され、馬力はなんと1000馬力ハイパワーを叩き出している。トルクも68Kgと、十分すぎるもの。バババッという戦闘機ライクなサウンドも特徴。最強のグリップ走行が約束されたエンジンだ。

車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

とにかくスピードが命というドライバーへ

ハンドリング性能よりも、最高速を重視しているイーオー。エクストラタイプになり、さらにスピード面が強化された。特に、トップスピードだけでなく加速面でもトップクラスの性能を持っている。だが、ハンドリング性能は、スタンダードのときと変わっていない。そのため、スピード面は強化されたが、そのスピードに足周りが付いてこれていないのが現状だ。

コーナリングするとテールが多少スライドするので、グリップというよりはドリフトカーを操るように、カウンターステアで体勢を立て直すようにしたい。また、スタンダードのときと同じく、コーナリングの悪さは、立ち上がりの加速のよさとストレートの伸びでカバーしよう。



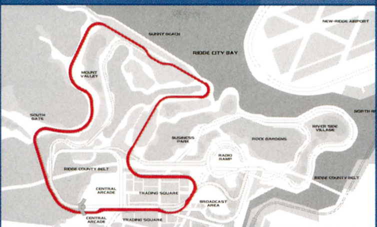
コース攻略

COURSE GUIDANCE

イーオーはとにかくスピード重視なので、ストレートや高速で曲がれるコーナーなどが多いコースで本領を発揮する。また、ハンドリング性能が悪いので、コーナーが多く存在するコースは苦手となるだろう。

OUTER PASS アウターパス

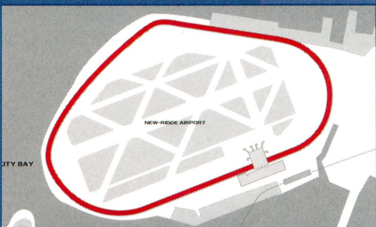
目標ラップタイム 1'05"385



下りの坂が多くてスピードに乗りやすく、コーナーも少ないので走りやすい。だが、ヘアピンは急なので、200キロぐらいまで減速してからコーナリングしよう。

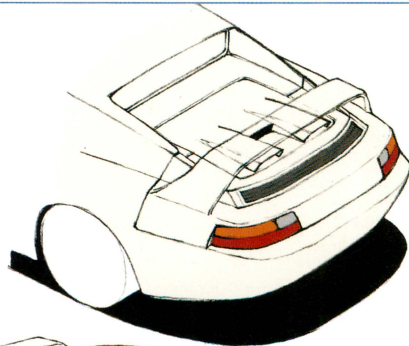
AIRPORT OVAL エアポートオーバル

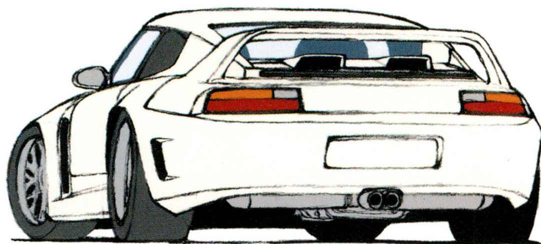
目標ラップタイム 33"373

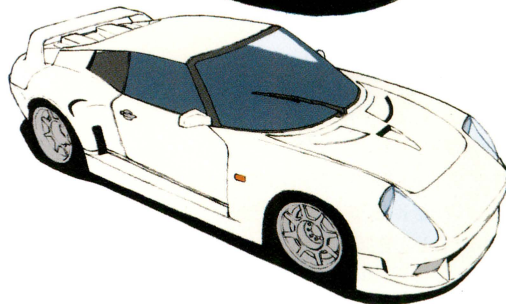


イーオーのスピードを重視した性能を引き出すなら、オーバルがもっとも向いているといえる。アウト・イン・アウトを行い、アクセル全開でイーオーの力をすべて引き出そう。

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

無難に車高を落してエアロパーツを装着したりしただけなんですが、思ってたより印象が変わったのでちょっと意外でした。外からエンジンが見えてた部分は、エアダクト付きのカバーに変更して見えなくしました。マフラーはセンター2本出しに変更です。何だかんだで穴の開いてるところが増えてるので、ポリゴン数的に辛いかなぁ、と思ったけど、頑張ってモデルを作ってくれたので感謝です。

RIDGE RACER V

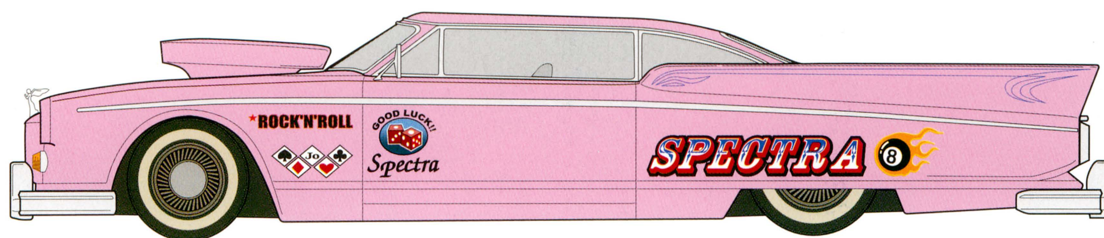


DANVER SPECTRA ダンヴァー・スペクトラ

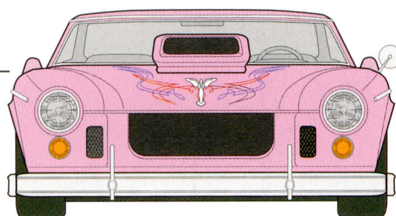
Duel デュエル

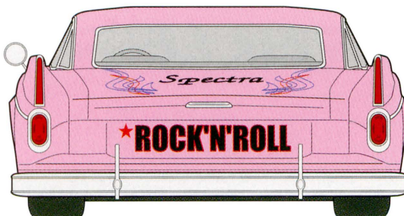
フィフティーズの夢を乗せるスーパーモンスター

オールディーズの映画を彷彿させる外見は、まさにフィフティーズそのもの。ジーンズにトップス、リーゼントを決めて乗り込みたくなる車だが、ひとたびアクセルを踏み込めば、最高速度400Kmを叩き出すモンスターマシン。一目でスペクトラだとわかる、異様に長い全長は5720mmもあり、レースをまったく無視した設計となっている。パワーユニットは、V8SOHCの、なんと10リットル10000cc。さらにパワーチャージャーが搭載され、いかにも直線重視のアメリカンスポーツカーだ。このようなスペックだけに、乗りこなすには、十分なテクニックと"コツ"が必要だが、一度乗りこなしてしまえば、この独特な風貌といい、スーパーチャージドされた、独特のサウンドといい、こんなに楽しい車はない。ドライビングも、その長大な全長を活かして、ライバルをブロックするのも良し、とにかく遊べる仕様になっている。思う存分楽しみたい車だ。



- 車名 SPECTRA
- メーカー DANVER
- エンジン名 16D-GZTE
- エンジンメーカー DANVER
- エンジン形式 V8SOHCスーパーチャージャー
- 全長 5720mm ●全幅2150mm
- 全高 1140mm ●重量2000kg
- 排気量 10000cc
- 最大回転数 10500rpm
- 最大出力 3221ps/9000rpm
- 最大トルク 340.0kg-m/5300rpm
- 最高速度 400km/h ●ギア数 6

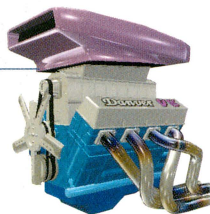






16D-GZTE ダンヴァー

ダンヴァーが"遊び"で造ったモンスターカー、スペクトラに搭載されているエンジンが、この16D-GZTEだ。10000ccもの大排気量エンジンは、スーパーアメリカンらしく、V8のSOHC。スーパーチャージャーが搭載され、3221馬力、340Kgのトルクという、車の常識を越えたものに仕上がっている。



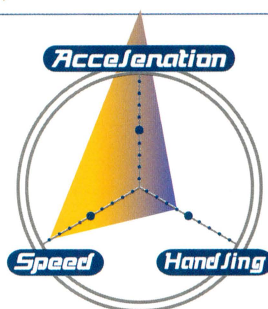


車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

テクニックはあえて無視の爆走マシン

その大きな車体とピンクの色調が特徴的なスペクトラ。デュエルカーだけのことはあり、トップスピードが400キロと凄まじい。だが、スペクトラの本領はトップスピードではなく、爆発的な加速力に他ならない。この爆発力こそが、スペクトラの最大の特徴であり武器なのだ。

だが、ハンドリング性能の面は加速力に比べてかなり悪い。その性能はすべてのマシンの中で最低ランクと言っても過言ではないほどだ。そのため、コーナーを普通に曲がろうとしただけでも車体が大きくスライドしてしまい、その操作は困難を極める。ちょっとぐらい壁に激突しても気にしないぐらいの勢いで、スペクトラの豪快さを楽しむように走るといいだろう。



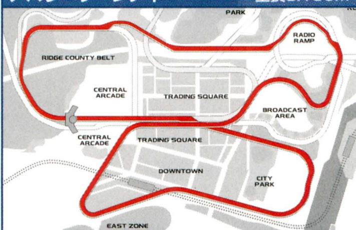
デュエル攻略 DUEL GUIDANCE

スペクトラとの勝負は、アバヴ・ザ・シティで行われる。このコースはストレートが多い高速コースだ。そのため、爆発的な加速力を持つスペクトラには、このストレートで勝つことはまず無理だろう。だが、スペクトラはコーナリングが苦手なので、コーナーでストレートの悪さを取り戻せるのだ。

攻略のポイントとしては、スペクトラはコーナーでかなりのペースダウンをするので、ストレートでの差を大きくしないことにある。そのためストレートで速く、コーナリングもバランスよく行える車を選ぶといい。タイプとしてはメルクーリオや、トレアドールのようなバランスのよい車がオススメだ。ミスをせず走ればコーナーで必ずチャンスが巡ってくるので、あせらず自分の走りをするように心がけよう。

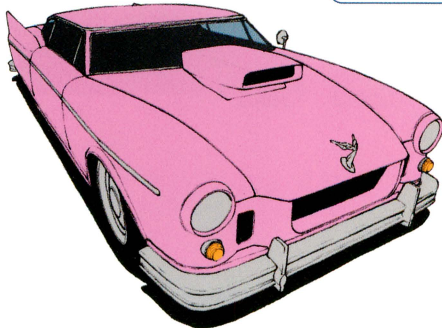
ABOVE THE CITY

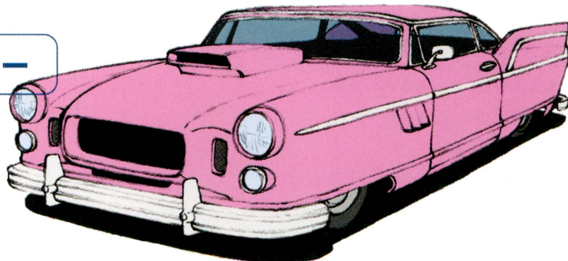
アバヴ・ザ・シティ　全長5.193m

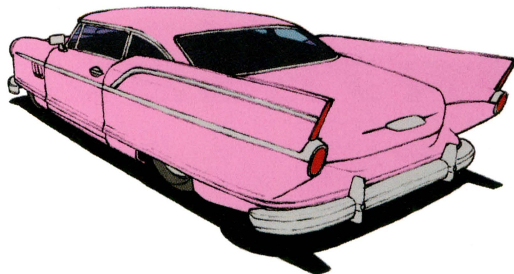


スペクトラを抜くポイントは、コース左下のヘアピンコーナーがベスト。このコーナーまでに視界に捉えていることができれば、ヘアピンでパスすることができるぞ。

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

けっこう賛否両論な車でしたが、ある意味"おまけ"って感じで、こういうのがあっても楽しいんじゃないか、と思って提案しました。こんな車が豪快にドリフトして走ってる図が見たかったっていうのもありますが（笑）。バンパー等のメッキパーツでキラキラとしたゴージャスな感じを出せれば、それはそれで独特な存在感のカッコよさが出るんじゃないか、と思ったってのもあります。



RIVELTA CRINALE リヴェルタ・クリナーレ

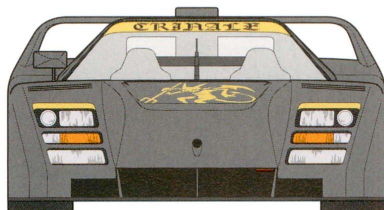
Duel デュエル

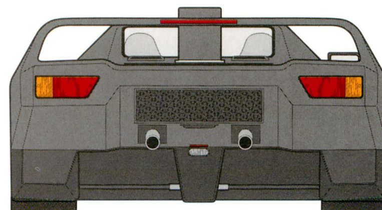
ボーン・イン・ザ・サーキットのピュアレーシング

サーキットの申し子、リヴェルタレーシングのすべてが凝縮されているスーパーマシン。それが、リヴェルタ・クリナーレだ。リヴェルタがレースのためだけに設計、開発してきただけあって、その走りは市販車ベースの車では味わえないものに仕上がっている。6000ccのV12ツインカムターボエンジンは、極限にまでチューンドされたリヴェルタサウンドを奏でる。ジャン・リヴェルタ自らが指揮をとり、本気で世界を狙う車だけあって、搭乗するドライバーに問われる技量は半端じゃない。最大トルク100Kg、最高速度457Kmの世界でのハンドリングは、別世界そのもの。ちょっとしたハンドリング、アクセルワークですべてが決まる極限状態。その最高レベルの緊張感にあって、コックピット後部から聴こえるリヴェルタサウンドを楽しむという、至上の快感を味わいたい。特に12000回転まで回しきった時の極上のサウンドを楽しみたいものだ。



- 車名 CRINALE
- メーカー RIVELTA
- エンジン名 R765DV
- エンジンメーカー RIVELTA
- エンジン形式 V型12気筒DOHC4ターボ
- 全長 4900mm ●全幅2180mm
- 全高 1120mm ●重量 1160kg
- 排気量 6000cc
- 最大回転数 12000rpm
- 最大出力 2205ps/10500rpm
- 最大トルク 100.0kg-m/9750rpm
- 最高速度 457km/h ●ギア数 7

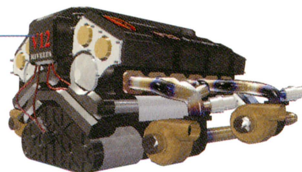






R765DV リヴェルタ

リヴェルタのレーシングスピリッツの結晶。それが、このR765DVだ。レースに勝つことを義務付けられたこのエンジンは、6000ccのV12型ツインカム。ターボチャージャーが4機も搭載されているモンスターマシンだ。2205馬力、100Kgのトルクも、まさに"勝つ"ための仕様。ジャン・リヴェルタに敬意を表したいエンジンだ。

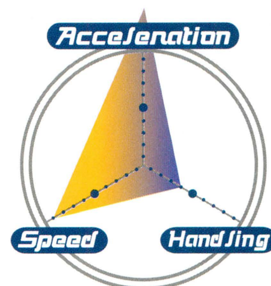


車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

あり余るパワーをうまく抑えこめるか

そのブラックのボディーと車体に描かれたデビルのマークが印象的なクリナーレ。この車はドリフトタイプの車で、きわめて高い加速性能とトップスピードをバランスよく併せ持つのが特徴だ。

では、ハンドリングはどうかというと、これまた高い性能を持っている。しかし、クリナーレのスピードは驚異的なので、ハンドリング性能がよくても、スピードに追いつかない。そのため、普通の車を扱うようにはいかず、かなり扱いが難しくなってしまう。だが、スペクトラなどと比べればまだ扱いやすい方なので、早めにカウンターステアをいれるなどすれば、なんとか走ることもできるので、根気よく練習して、ぜひ乗りこなしてほしい。

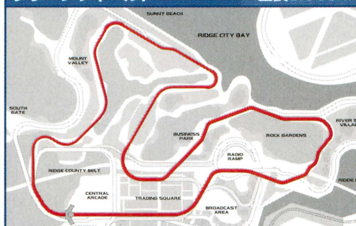


デュエル攻略 DUEL GUIDANCE

クリナーレとのバトルの舞台となるコースはグリーンフィールド。このコースは、コーナーが多く、クリナーレとのバトルは、スピードの勝負というよりはコーナリングワークでの勝負となる。

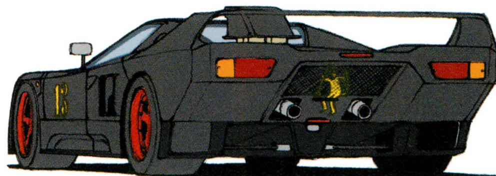
スピードが出過ぎるクリナーレは、コーナーでかなりムダな動きをするので、コーナリングで付け入るスキが出てくる。そのため、トップスピードは遅くとも安定したコーナリングをすることができる車を選ぶようにしよう。オススメは、フォーチュンやフィアロのようなハンドリングで勝負するタイプの車だ。このような安定したコーナリングをできる車を選べば、ストレートの分の悪さをコーナリングワークで取り戻すことができるのだ。極力コーナーでの減速を抑えれば、クリナーレにも充分、勝機が見いだせるはずだ。

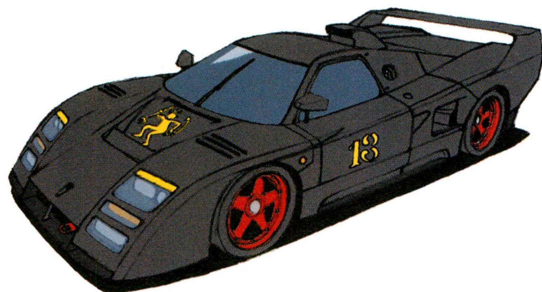
GREEN FIELD グリーンフィールド 全長5.868m

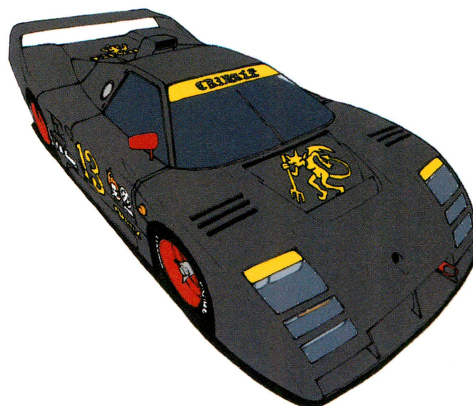


コース後半で、どれだけアクセル全開で走行できるかがポイント。アウト・イン・アウトのラインを取り、最小限の減速でコーナリングしよう。

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

「リッジレーサー」のデビルカーをベースにして、ディティールUPしました。何かやたらとカクカクしてるし、ディティールも洗練してませんが、そこが狙いです。何ていうか、粗削りな迫力、ていうか狂暴さ、ていうか悪っぽさ、みたいなのが出ないかなぁと思って。この車と対になるアンジェラスの方は、逆にもっと洗練したスーパーカー的ノリのデザインにして差別化図りたいなぁ、みたいに思いながらデザインしました。自分的には6つ目にしたのが新たなチャームポイントです。

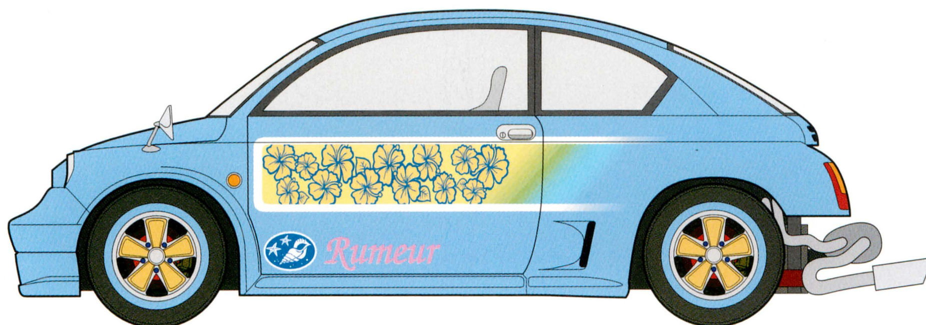


SOLDAT RUMEUR ソルダ・リュムール

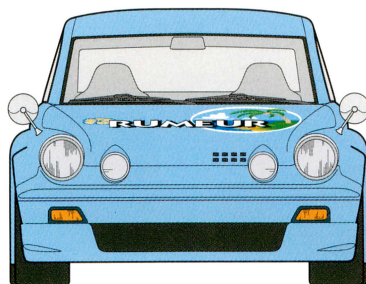
Duel デュエル

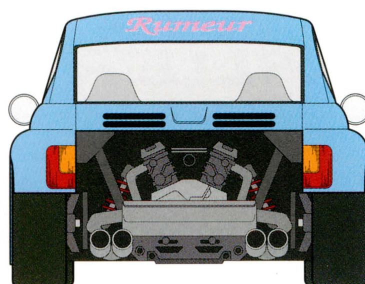
まさに羊の皮を被ったエスプリオオカミ

フランスが誇るレーシングメーカー・ソルダ。そのソルダが誇るスーパーレーシングカーが、このリュムールだ。全長3500mm、全幅1640mmと、まさに小型乗用車そのものの外観とは裏腹に、パワーユニットは3600ccV6ツインカムエンジンを極限までにチューニングしたもの。軽量コンパクトながら、7500回転まで一気に吹け上がり、521馬力、61Kgもの最大トルクを誇る。まさに羊の皮を被ったオオカミだ。ところが、このスーパーマシンは、もうひとつ、予想を裏切る点を持っている。それは、非常に素直な操縦性能を持っていることだ。思ったように曲がり、そして伸びる。ただし、マシンスペックからわかる通り、運動次元が非常に高い。つまり、いくら素直な操縦性能を持つリュムールとはいえ、まずレーシングイメージができていないと、どこで曲がったらよいか、どこでブレーキを踏めばよいかという迷いも伝達されてしまう。乗り手を選ぶ、エスプリ漂うオオカミマシンだ。



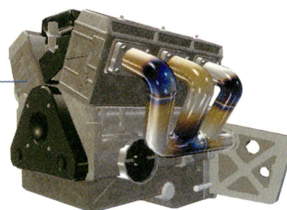
- 車名 RUMEUR
- メーカー SOLDAT
- エンジン名 GC118SLM
- エンジンメーカー SOLDAT
- エンジン形式 V型6気筒DOHC
- 全長 3500mm ●全幅1640mm
- 全高 1250mm ●重量 580kg
- 排気量 3600cc
- 最大回転数 7500rpm
- 最大出力 521ps/6000rpm
- 最大トルク 61.0kg-m/6000rpm
- 最高速度 374km/h ●ギア数 5







GC118SLM ソルダ



ソルダの、一見冗談かとも思われる"本気"マシン、リュムールを支えるパワーユニットが、このGC118SLMだ。3600ccのV型6気筒ツインカムエンジンは、521馬力、61Kgものトルクを叩き出す。特性は、排気量と相まって非常にフラットなものだが、走りの次元が高いので、よほどの腕がないとエンジンスペックを活かしきれない。

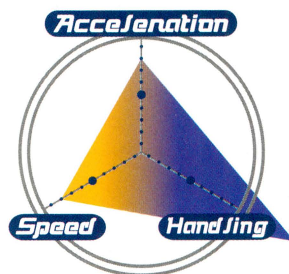


車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

想像以上のハンドリングの良さはキレ味バツグン

デュエルカーのなかでも、特にボディーの小さいリュムール。加速性能とスピードはそれほどでもないが、特筆すべきは、そのハンドリング性能による旋回の鋭さ。これこそがリュムール最大の武器であり、一番の特徴でもあるのだ。

実際にコースで走ってみると、ハンドリング性能がよすぎて、ステアリングを少し切っただけでもかなり移動してしまう。そのため逆に使いにくい印象を受けてしまう。ポイントとしては、ステアリングをチョンチョンと細かく押すこと。性能がよいのでこれだけでも、かなり曲がることができてしまうのだ。このポイントを上手く使えば、アクセル全開でコースを快適に走れるようになるぞ。



デュエル攻略 DUEL GUIDANCE

リュムールとの戦いの舞台となるのは、ベイサイドライン。急なコーナーが多数あり、まさにリュムールの性能を余すところなく発揮できるコースだろう。

対リュムール戦の攻略は、ストレートでリュムールとの差を詰めるというのがポイントだ。なぜなら、リュムールはハンドリング性能はバツグンだが、速度はそんなに速くないからだ。そのため、コーナーでは多少遅くともストレートで一気に差をつけられる車を選択したい。オススメは、トレアドールのような、ドリフトでコーナーを速く抜けることができ、トップスピードも高い車だ。だが、他のデュエルカーと比べ、リュムールは比較的ラクな相手なので、使い慣れている車を使い、ベストな走りをすることができれば、あっさりと勝ててしまうぞ。

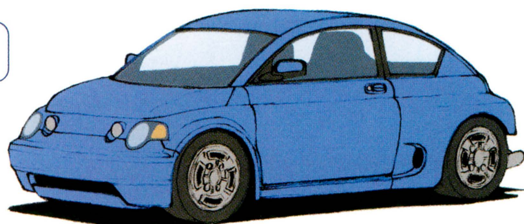
BAYSIDE LINE
ベイサイドライン 全長7.830m

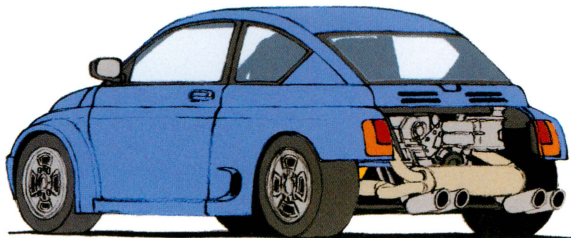


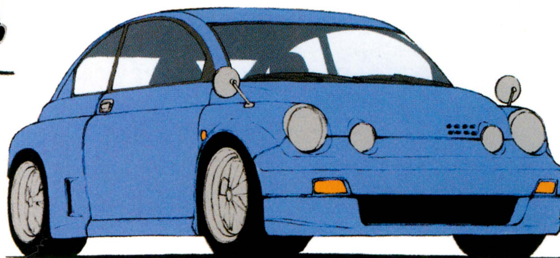
リュムールに対して、ストレートでどれだけの差を詰められるかがポイントとなる。そのため、コーナーの立ち上がりはスムーズに行えるようにしたい。

RIDGE RACER V

GALLERY ギャラリー







デザイン担当より

小さくて可愛いんだけど変に凄そうな所のある車。そんなイメージで考えた車です。PS2ってハードで、エンジンの見える車が作れるか挑戦してみたかった、ってのもちょっとあります。一応、スペクトラと対になってるつもりで考えていて、スペクトラは大きくて重くてコーナー曲がらないけど加速がすごい車、リュムールは小さくて軽くて曲がりすぎってくらいよく曲がるけど最高速度は大した事ない車、って感じで考えました。共通点はちょっとレトロっぽい感じの個性的なデザインで、他の登場車とは雰囲気が違う&タダモノじゃないってところです。

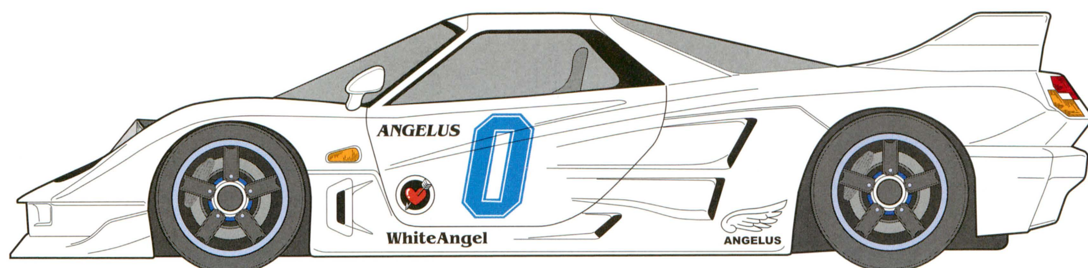


KAMATA ANGELUS カマタ・アンジェラス

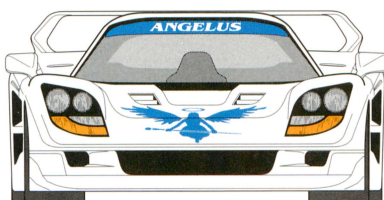
Duel デュエル

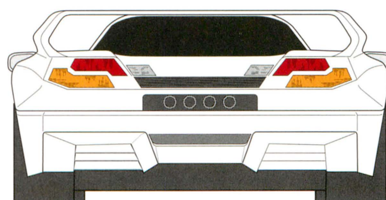
まさにジャパニーズレーシングの神風

日本が世界を獲るために、もてる技術をすべて駆使して造り上げたのが、このカマタ・アンジェラスだ。このアンジェラスは、日本の科学技術庁が開発段階から関わっているといういわくつきの車。次世代のパーソナル移動手段の開発というプロジェクトらしいのだが、その開発をレースの場でやってしまうのが凄いところ。ミッドシップマウントされた6400ccのクレメールW型18気筒エンジンは、12500回転まで一気に回り、なんと591Kmもの最高速度を叩き出す。形こそ車の形をしているが、走りはまさにロケットそのものだ。過ぎ去る景色の速さが、今までのどの車ともレベルが違うので、恐怖すら感じるかもしれないが、とにかく全開走行に挑戦したい。このマシンを乗りこなしてこそ、初めて、世界を制したドライバーだといえるだろう。現在開発されているレーシングカーの最高峰、それが、このアンジェラスだ。走り云々ではなく、極限の速さを堪能したい。



- **車名** ANGELUS
- **メーカー** KAMATA
- **エンジン名** KA―CLMX
- **エンジンメーカー** KAMATA
- **エンジン形式** W型18気筒DOHC
- **全長** 4440mm ●**全幅**2100mm
- **全高** 1070mm ●**重量** 1050kg
- **排気量** 6400cc
- **最大回転数** 12500rpm
- **最大出力** 1454ps/11250rpm
- **最大トルク** 110.0kg-m/6250rpm
- **最高速度** 591km/h ●**ギア数** 7





KA-CLMX カマタ

ロケット技術まで駆使して開発されたのが、このKA―CLMXだ。6400ccのクレーメルW型18気筒エンジンは、科学技術庁の協力のもとに造られ、1454馬力、110Kgものトルクを誇る。12500回転まで一気に吹け上がるエンジン音は独特なもの。ダンヴァーのスタッフに「次はNASAと協力して対抗するしかない」と言わしめたエンジンだ。



車体基本性能 BASIC PERFORMANCE

その総合力の高さはデュエルカーNo.1

白いボディーで描かれている天使のマークが特徴的なアンジェラス。総合的に優れた能力を持つ車で、特にトップスピードが591キロと、他の車とは段違いのスピード力を持つ。また、非常に優れたハンドリング性能も持っているグリップカーなのだ。

ただ、アクセルを離した途端かなりの勢いでインへ切れ込むので、扱いが少し難しい。そのため、スピードが出ている状態からアクセルを離して急減速すると、逆にコーナーを曲がりにくい。この場合、アンジェラスは加速性能もなかなか高いので、十分減速してからコーナーに進入するようにしよう。そうすることで、高いグリップ力で安定してコーナリングすることができ、格段に走りやすくなるはずだ。

Acceleration
Speed
Handling

デュエル攻略 DUEL GUIDANCE

ここではアンジェラスの加速性能が高いため、自車が追いかける形となる。だが、サニービーチは道幅が狭く非常に追い越しにくいのだ。そのため、アンジェラスを抜くには、道幅の広いストレートを有効に利用しよう。

このアンジェラス戦のポイントは、ミスのないようにベストな走りをすることだ。最初追いかける形になるが、根気よく走っていればアンジェラスを抜くチャンスは訪れる。また、自車はトレアドールや、メルクーリオのようなバランスのよい車を選べば、コーナー、ストレートの両方であまり差を付けられずにすむ。だが、一番いいのは自分の慣れた車を選ぶことだ。慣れた車に乗ることにより、より安定して走れるので、アンジェラスを抜くチャンスも増えるのだ。

SUNNY BEACH サニービーチ 全長4.108m

とにかく、ミスをしない走りが大前提だ。また、走行時間帯が夜なので、多少先のコースが見えにくくなっている。しっかりとコースを把握しておこう。

GALLERY ギャラリー

デザイン担当より

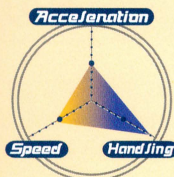
「リッジレーサーレボリューション」で登場したエンジェルカーをベースにしてディティールUPしました。元のシルエットを継承しつつも、本当にありそうな感じのディティールにしようと努力しました(一応)。クリナーレとは対になっているイメージで、あちらはカクくて粗削り、こちらは丸くってゴージャスな感じを狙いました。後ろ見は、結構SFしちゃってて現実離れした雰囲気を狙ってます。

スペシャルなデュエルカー登場！

もうご存じのユーザーもいるかもしれないが、秘密のグランプリとされているパックマンモード（詳しくは26P参照）をクリアすることで、パックマンやモンスターたちをマイカーとして使用することができるのだ。ここでは、その愛らしい彼らのスペックなどを特別に紹介していくぞ。

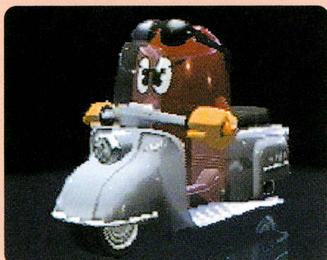
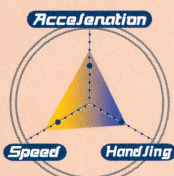
なお、彼らの走りに関してはその一切が不明。どのような走り方をするのか、どのような特徴があるのかはユーザー自身の目で実際に確かめてもらいたい。

パックマン PAC-MAN

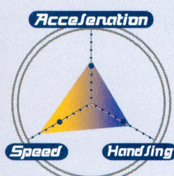
車名……PAC-MAN	全長……2020mm	最大回転数……?rpm
メーカー……PAC-MAN	全幅……1000mm	最大出力……?
エンジン名……PWD1980	全高……1120mm	最大トルク……?
エンジンメーカー PAC-MAN	重量……95kg	最高速度……296km/h
エンジン形式……UNKNOWN	排気量……?cc	ギア数……4

アカベイ AKABEI

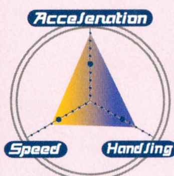
車名……AKABEI	全長……1990mm	最大回転数……?rpm
メーカー……PAC-MAN	全幅……800mm	最大出力……?
エンジン名……PM-CHR1	全高……1180mm	最大トルク……?
エンジンメーカー PAC-MAN	重量……70kg	最高速度……314km/h
エンジン形式……UNKNOWN	排気量……?cc	ギア数……4

アオスケ AOSUKE

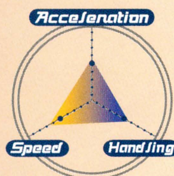
車名……AOSUKE	全長……1990mm	最大回転数……?rpm
メーカー……PAC-MAN	全幅……800mm	最大出力……?
エンジン名……PM-CHR2	全高……1180mm	最大トルク……?
エンジンメーカー PAC-MAN	重量……70kg	最高速度……378km/h
エンジン形式……UNKNOWN	排気量……?cc	ギア数……5

ピンキー PINKY

車名……PINKY	全長……1990mm	最大回転数……?rpm
メーカー……PAC-MAN	全幅……800mm	最大出力……?
エンジン名……PM-CHR3	全高……1180mm	最大トルク……?
エンジンメーカー PAC-MAN	重量……70kg	最高速度……313km/h
エンジン形式……UNKNOWN	排気量……?cc	ギア数……1

グズタ GUZUTA

車名……GUZUTA	全長……1990mm	最大回転数……?rpm
メーカー……PAC-MAN	全幅……800mm	最大出力……?
エンジン名……PM-CHR4	全高……1180mm	最大トルク……?
エンジンメーカー PAC-MAN	重量……70kg	最高速度……309km/h
エンジン形式……UNKNOWN	排気量……?cc	ギア数……3



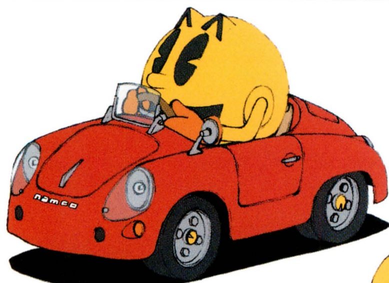


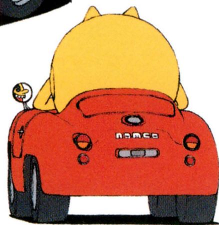
Eat them up!

Yum! Yum!



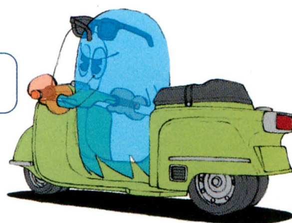
GALLERY ギャラリー

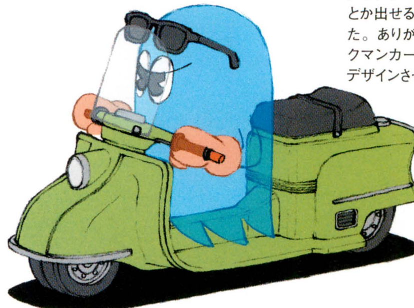




デザイン担当より

子供用の足漕ぎ自動車のイメージです。実際パックマンが自分でペダルを漕いで走ってるって設定です（笑）。最初は『R4』に出したパックマンカーをより作り込んで出すつもりだったんですが、それじゃおもしろくない、って意見があったので、今度は可愛い感じのを狙って考えてみました。けっこう楽しんでデザインさせてもらいました。





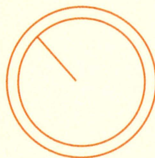
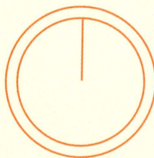
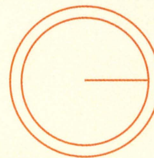
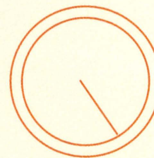
デザイン担当より

カーってよりはスクーターですが、一応タイヤは4本付いてます（笑）。最初はクルマで考えてたんですが、足の部分が見えてないとモンスターじゃなくて海坊主にしか見えない、ってのがあって困ってました。で、試しにスクーターにしてみたらいい感じになりそうだったので、プログラマーに無理を言って何とか出せるようにしてもらいました。ありがとさんでした。パックマンカーと同じく、楽しんでデザインさせてもらいました。



76.5

WELCOME TO THE RIDGE CITY FM!!

DJ Hello Racers. It's time to get your
リッジシティのみなさんこんにちは。
groove on as we power up today's ""Music
ようこそ僕の番組「ミュージックプレイヤー」へ。 今日もスピードと音楽を
Player"". My man Pac(pac-pac) is along for
愛する野郎共のため、 おなじみのこいつ(pac-pac)と一緒に最高のサ
the ride. So lets get on with the show!!!
ウンドをお届けするぜ。

(pac-pac) OK, time for some music!
(pac-pac) OK、そんじゃさっそく曲にいこうか。
""Music Player"" on RIDGE CITY FM, Your
こちらはリッジシティFM
essential sound.
「ミュージックプレイヤー」です。

NOW PLAYING～♪♪

DJ Yeah!!! The Boom Boom Satellites.
お送りしたのはブン・ブン・サテライツの曲でした。
Hey Pac? (pac-pac) Whad'ya think?
パック、(pac-pac)どう思う?

DJ Oh, thats how it is.
へえ、そうなんだ。

DJ Ahh. I see! OK, lets go to the next track.
なるほど。OK、それじゃ次の曲。



DJ Music Player"" on RIDGE CITY FM,
こちらはリッジシティFM
Your essential sound.
「ミュージックプレイヤー」です。

NOW PLAYING～♪♪

DJ Yeah!!! The Mad Capsule Markets.
お送りしたのはマッドカプセルマーケッツの曲でした。
Yeah Pac! Sound's cool!
パック、しかし格好いいよな

DJ Oh, really.
へえ、そうなんだ。

DJ Whoa! Go for the Power Esa! (pac-
おい、あれパワーエサだぜ。
pac) And OK, lets go to the next track.
(pac-pac) OK、それじゃ次の曲。
Music Player"" on RIDGE CITY FM, Your
こちらはリッジシティFM「ミュージックプレイヤー」です。
essential sound.

NOW PLAYING～♪♪

DJ Alright!!! Mijk Van Dijk.
お送りしたのはマイク・ヴァン・ダイクの曲でした。
How ya doin' Pac?(pac-pac) Got the munchies?
どうしたパック、(pac-pac)何パクついてんの?

DJ No Pac! Thats my Cherry!
それはオレのチェリーだって。

DJ Thats your job! (pac-pac) OK,
それはお前の仕事だろ!(pac-pac) OK、
lets go to the next track.
それじゃ次の曲。

コースガイド

GUIDANCE OF CIRCUITS



4

RIDGE RACER V

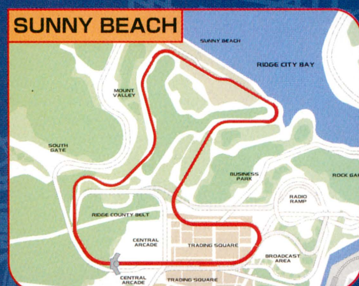
コース概略

ABOUT COURSE

レースゲームをプレイする上で、車の特性を把握するのと同じくらい重要なのがコースの特徴を知るということだ。それぞれのコースのポイントを押さえ、ミスを少なくして走る努力が結果的にラップを縮めることへとつながるはず。ここを熟読し、次回の走りへの糧としてもらいたい。

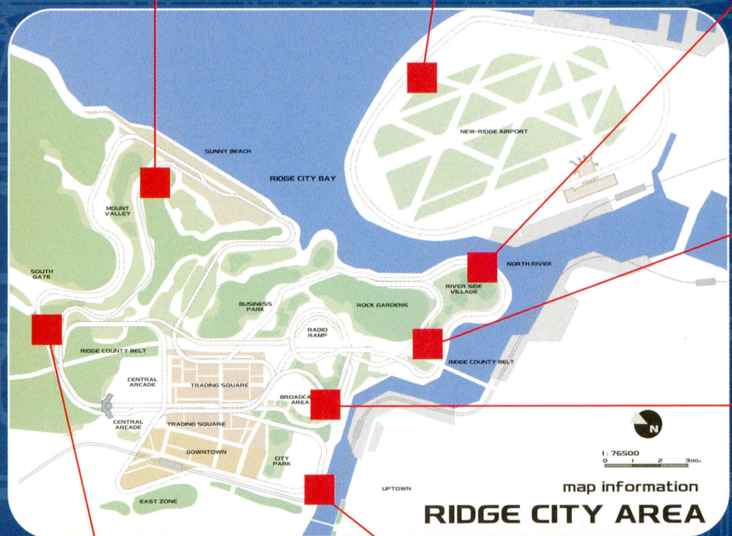
個性あふれる全7コース

コースは全部で7つあるが、これらはリッジシティーという1つのエリアから成り立っている。中でもオーバルコースである「AIRPORT OVAL」以外の6コースは、もとはといえば複雑に入り組んだリッジシティー中心部の公道を部分ごとに区切ったもの。これらは1つの公道としてつながっているので、コースによっては他のコースと重なる部分もでてくる。そのため、あるコースでは普通に走っていた所が、他のコースでは道が塞がれていて走れなくなっていた、なんてこともあるだろう。それぞれのコースの特徴をつかむまえに、何回も走り込んでコース自体を覚えてしまおう。



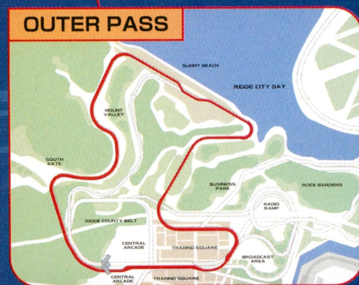


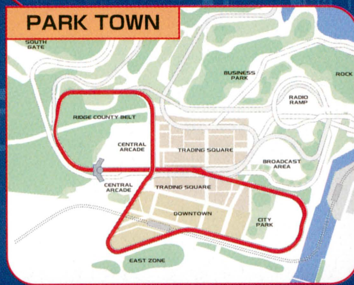












INTRODUCTION

ページの見方

次ページからはコースにおけるさまざまな情報を、1つのコースにつき見開きで紹介している。そのページに書かれている情報を見逃さないため、ここでページの見方をしっかりと把握しておこう。なお、コースはレースによっては逆走する場合もある。そのため1コースにつき、順走と逆走の2パターンについて紹介しているぞ。

見るべきポイントはおもに2つ。コース全般の特徴について書かれている「コース紹介」と、コース上で注意すべき箇所である「チェックポイント」。この2つさえしっかり押さえておけば問題ないはず。余裕がある場合は「コースデータ」なんかも頭に入れておくといいだろう。また、コース上に置かれているマークの見方も忘れずに確認しておこう。

マーク

コース上の情報を簡略化したものです。
マークには以下の3つがあります。

- S スタートする地点を表しています。
- G ゴールする地点を表しています。
- S1 セクターポイントを表しています。



コース図

実際にレースで走るコースです。コースは赤色で表されています。

全体図

リッジシティーの全体図です。
コースが赤色で表されています。

コース紹介

コースに関する全般的な紹介文です。コースの特徴やクリアするためのアドバイスなどについて触れています。

チェックポイント

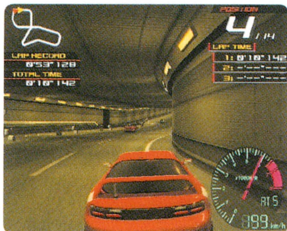
コース上で特に注意すべき箇所です。それなりのテクニックを必要とする場所なので、あらかじめチェックしておきましょう。

コースデータ

グランプリを行う際、そのコースに関するデータをまとめたものです。
それぞれのデータの見方は以下のとおりです。

lap length	コースの全長です。
lap record	コースを1周するタイムのこれまでの最速記録です。
lap	コースを走り終えるのに必要な周回数です。
entry cars	レースに出走する車の総台数です。

POINT 1



トンネル内最後のコーナーは、直角に近いコーナーだ。グリップカーの場合、アウト〜インへと十分な減速を行えば、問題なく抜けられるはず。ただし、ドリフトカーでは道幅が狭いため、壁に激突してしまう恐れがある。スライドを最小限に抑えよう。



POINT 2

トンネルを抜けた直後の右コーナーは、アウト・イン・アウトを行えばアクセル全開で抜けることもできる。だが、トップスピードが高い場合は曲がりきるのは難しいので、多少減速を行って安全にクリアするようにしよう。

POINT 3



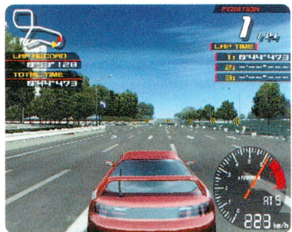
ヘアピンではアウト・イン・アウトのコーナーリングが基本。だが、ライバルカーがライン上にいる場合は激突を避けるため、多少アウト側でコーナーリングし、一気にスピードで抜き去ってしまおう。

NORTH RIVER

RIVER SIDE VILLAGE

ROCK GARDENS

COUNTY BELT



POINT 4

複合コーナーは、アウトギリギリから切り込めば、アクセル全開でも走行可能だ。ただし、2番目のコーナーを抜けるとき、アウトに膨らみすぎているようだったら減速を行い、アウト側の壁に激突しないように注意しよう。



COURSE NO.1

course data

lap length: 3,528m

lap record: 0' 59' 765

lap: 3

entry cars: 14

UPTOWN

パークタウン PARK TOWN

初戦ということもあり、ストレートが多めのいたってシンプルなコースだ。しかし、ヘアピンコーナーや複合コーナーなどが存在するので油断はできない。まずは、このコースで基本的なコーナリングや、車の操作を学ぶといいだろう。

コース前半でのポイントはスタート直後に迎えるトンネル内のコーナーと、トンネルを抜けた直後のコーナーだ。まず、トンネル内のコーナーだが、ここは緩やかなカーブが続くので、走行距離を縮めるためにインベタで走るのがベスト。そしてトンネルを抜けた直後のコーナーは、アウト・イン・アウトを行い、アクセル全開で抜けるようにしよう。

コース後半では、ヘアピンコーナーと複合コーナーがポイントとなる。ヘアピンコーナーでは、ドリフトタイプの場合、アウトギリギリからイン側へドリフトしよう。グリップタイプでは、スローイン・ファーストアウトの要領で抜けると問題なく抜けることができるぞ。そして、ヘアピンをクリアすると直線の後に複合コーナーに入る。緩やかなので、アウト・イン・アウトを行えば、アクセル全開で抜けることができるはずだ。この複合コーナーを立ち上がれば、コースを1周だ。



2 POINT

コーナーを抜けた直後のコースは段差になっているので、車は少しジャンプする。ジャンプ中は車を操作できないので、斜め方向にジャンプすると壁に激突する危険性があるぞ。コーナーを抜けたら体勢を早めに立て直そう。

SUNNY BEACH

RIDGE CITY BAY

MOUNT VALLEY

SOUTH GATE

BUSINESS PARK

RADIO RAMP

RIDGE COUNTY BELT

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

BROADCAST AREA

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

S1

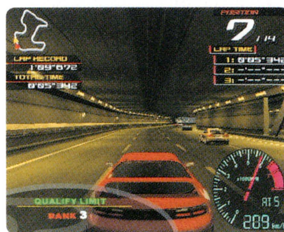
S2

S3

S

G

POINT 1



スタート直後のトンネル内は緩やかなカーブがしばらく続くので、走行距離を縮めるためにインベタ走行で攻めよう。ただし、ライバルカーがいる場合はムリをせず、アウトから抜き去るように。

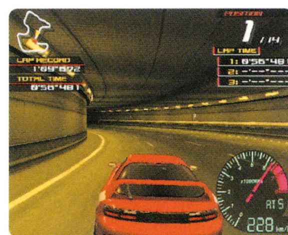
ITY ARK

RIDGE RACER V

POINT 3



ここのヘアピンコーナーでライバルカーが前方にいる場合、コーナリングでライバルカーが減速したところに追突しないように注意しよう。また、ドリフトカーで曲がる場合はコーナーの出口付近は道幅が狭くなっているので、スライドは抑え目に。



POINT 4

少々角度がキツいコーナーではあるが、距離が短いので、インベタで攻めて走行距離を短縮しよう。また、スピードが乗っていればライバルカーを抜きやすいポイントでもある。ここで一気に抜き去って順位を上げよう。

RIVER SIDE VILLAGE

RIDGE COUNT

RIDGE CITY AREA MAP

map information

COURSE NO.2

course data

lap length:4,535m
lap record:1' 18' 765
lap:3
entry cars:14

アウターパス OUTER PASS

ストレートが多い初戦のパークタウンと比べるとコーナーが多いアウターパス。ストレートが少なく、難度の高いコーナーが多い。そのため、マシン的な速さよりもコーナリングのテクニックを要求されるコースとなっているのが特徴だ。

まずコース前半では、山岳部に入った最初のコーナーがポイントだ。ここはヘアピンとはいかないまでもかなり急角度なので、アウトギリギリから減速し、インへと勢いよく飛び込むようにコーナリングしよう。このコーナーを抜けると、左、右と緩いカーブが連続で来るが、すべてインベタで、距離を短縮して走ろう。

後半は、難関のヘアピンコーナーと、最終コーナーがポイントとなる。ここのヘアピンは、かなり鋭角な上に道幅がかなり狭い。そのため、ドリフト走行の場合は大きく減速し、極力スライドを抑えるように走るのがポイント。グリップカーでは、スローイン・ファーストアウトの形をとるのがいい。このヘアピンを抜けしばらくすると最終コーナーに差し掛かる。このコーナーの出口はアウト側なので、イン側を取りすぎると、壁に激突してしまう危険がある。そのため、このコーナーではアウト寄りに大きく曲がるのが得策だ。

RIDGE CITY BAY

MOUNT VALLEY

POINT 1

パークタウンのときはそのまま直進すればよかったのだが、今回はコースが左手に折れている。トンネルを抜けた直後なので、焦ることなくコースどおりに走るようにしよう。

BUSINESS PARK

RADIO RAMP

RIDGE COUNTY BELT

S1

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

S3

G

BROADCAST AREA

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

S

DOWNTOWN

CITY PARK

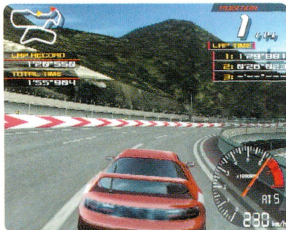
S2

EAST ZONE

POINT 4

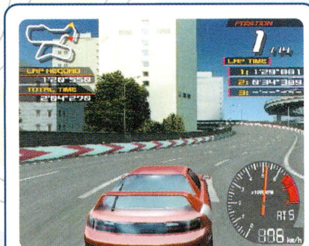
パークタウンと同じヘアピンコーナーだが、スピードが乗っている分、気持ち多めに減速してコーナリングしよう。また、ライバルカーと競っている場合は、アウトからスピードに任せて抜き去るというのも1つの手だ。

POINT 2



ここはアウト・イン・アウトで何とか曲がりきれるコーナーだ。しかし、スピードが高いと曲がりきることが難しいので、ここは多少減速してから曲がった方が無難だ。また、この辺りは道幅が狭いので、ライバルカーとの接触には注意しよう。

ROCK GARDENS



BELT

POINT 3

ここのヘアピンコーナーの直後には、左へのコーナーがある。そのため、ヘアピンでアウトに膨らみすぎてしまうと、左コーナーをうまく曲がれなくなってしまう。ここではアウトに膨らまないよう、十分に減速してコーナリングしよう。

RIDGE CITY AREA MAP



COURSE NO.3

course data

lap length:5,193m
lap record:1' 26' 765
lap:3
entry cars:14

UPTOWN

アバヴ ザ シティ
ABOVE THE CITY

スタートからトンネルを抜けるまでは、パークタウンと同じコース。途中から外側のコースへ変化し、再びパークタウンと同じコースに合流するのが、このアバヴ・ザ・シティの特徴だ。このコースでは、パークタウンから派生したコースに角度がキツいコーナーが3つある。そこをどうコーナリングするかが攻略のポイントだぞ。

まず、前半部分はトンネルを抜けるまでインベタ走行で距離を短縮して走る。その後、パークタウンとは違い左側のコースへ。左のコースに入ってしばらくすると、マップ右上のコーナーに差し掛かる。このコーナーは、アウト・イン・アウトでギリギリ抜けることができる。

コースの後半では、2つあるヘアピンが難所となっている。まず、1つ目のポイントのすぐ後にあるヘアピンはきつくないが、直後に左コーナーが控えている。そのため、アウトに膨らみすぎると入りづらくなってしまうので、アウト・インぐらいの気持ちでコーナリングしよう。その後、緩やかなカーブが続いて2つ目のヘアピンカーブが来る。ここは直線が長く続いたぶん、自車のスピードがかなり高くなる。そのため、通常よりも気持ち多めに減速をするとスムーズににコーナリングできるぞ。

SUNNY BEACH

S1

MOUNT VALLEY



COURSE NO.4

course data

lap length: 7,830m
lap record: 2' 12' 765
lap: 3
entry cars: 14

RIDGE COUNTY BELT

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

S3

G

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

DOWNTOWN

ベイサイドライン
BAYSIDE LINE

このベイサイドラインは、アウターパスのコースから派生するロングコースとなっており、1周のタイムが約2分とかなり長い。また、コースの起伏が激しく、先のコースが見えにくい場所もある。そのため、コース全体をしっかりと把握することが、このコースを走る上で必要となる。

ベイサイドラインでのおもなポイントは、3つ。1つ目は、コースの一番右にあるコーナーだ。ここは、最初インベタで走行することができる。これで走行距離を短縮しておきたい。2つ目は1つ目のコーナーを抜けた直後にあるヘアピンコーナーだ。ここは多少上り坂になっているので、先のコーナーが見えにくい。ここでは道の中心をで走行して、徐々にカーブしてきたらイン側へ減速しながら切れ込もう。

3つ目は最終コーナーとなるS字コーナーだ。S字は走行距離を短縮するために、インとインを直線で結ぶように走行したい。ここのS字の場合は、1つ目のコーナーで大きくアウトからインへ進入する。そうすることで、1つ目のコーナーに対して水平に入ることができるぞ。これで、2つ目のコーナーに入りやすくなり、素早くクリアできるのだ。タイム短縮には欠かせないのでぜひ頭に入れておこう。

RIDGE CITY BAY

IDGE AIRPORT



POINT 1

ベイサイドラインでは、ここで左側に入ることになる。間違えないように注意しよう。また、この先のコーナーは、アウト・イン・アウトを完璧に行えればアクセル全開で走行することも可能だぞ。



POINT 2

最初はインベタで走行できるが、徐々にアウトに膨らんでくる。そのため、コーナーの後半では、減速してインへ切れ込む必要がある。減速はアクセルを少し離す程度で大丈夫だ。難しいテクニックではないので問題はないだろう。

NORTH RI

S2

RIVER SIDE VILLAGE

BUSINESS PARK

ROCK GARDENS

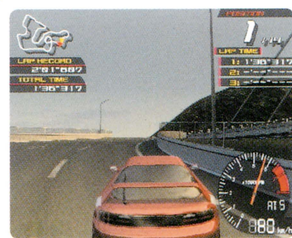
RADIO RAMP

RIDGE COUNTY BELT

BROADCAST AREA

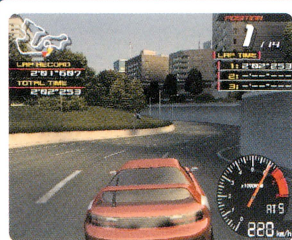
S

CITY PARK



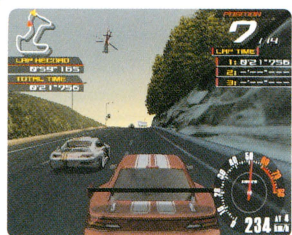
POINT 3

右へのヘアピンは、上り坂になっているので、先が見えにくい。壁などに激突しないよう、中心ラインを走るようにしよう。また、道幅が広いので、ライバルカーを抜きやすいポイントでもあるのだ。



POINT 4

最終のS字コーナーは、アクセル全開で走行することができる。ポイントは、アウトギリギリからインへ入るようにする。このとき、なるべくインに奥深く入ることによって、2つ目のコーナーに対して入りやすくなるのだ。

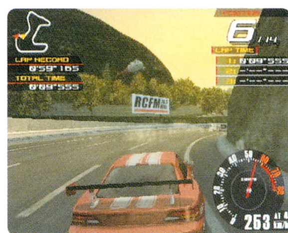


2 POINT

橋付近では、ライバルカーは大体左側を走行している。そのため、スピードが乗っていれば、右側から一気にライバルカーを抜けるのだ。また、ライバルカーがいない場合は、走行距離を縮めるためにインベタ走行をしよう。

SUNNY BEACH
RIDGE CITY BAY
MOUNT VALLEY
BUSINESS PARK
RADIO RAMP
RIDGE COUNTY BELT
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
BROADCAST AREA
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
CITY PARK
S1
S2
S3
G
S

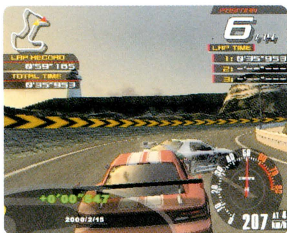
POINT 1



トンネルを抜けた直後の右コーナーは高速度でもクリアできる。だが、その直後に左コーナーが来るので危険だ。コーナーを曲がる際は、アウトに膨らみすぎないように注意してコーナリングしよう。

RIDGE RACER V

POINT 3



急なヘアピンコーナーなので、アウトギリギリから減速してインを突くようにコーナリングしよう。敵車と競っている場合、ムリに抜かず、減速して追突しないように注意するか、早めにブレーキングしてインへ強引に割り込み抜き去ろう。

RIVER SIDE VILLAGE



POINT 4

複合コーナーでは、1つ目のコーナーをアウトギリギリまで耐えてからアクセルを離してコーナリングだ。ライバルカーがいる場合は、早めに減速してインから抜き去ることもできるぞ。

RIDGE CITY AREA MAP

map information

RIDGE COU

COURSE NO.5

course data

lap length: 4,108m
lap record: 1' 05' 765
lap: 3
entry cars: 14

サニービーチ
SUNNY BEACH

サニービーチは、リッジレーサーにも登場したコースで、ご存じの方も多いだろう。コース全般は、高速コーナーや鋭角なコーナーが配置されているバランスのよいコースだ。そのため、マシンの速さとコーナリングテクニックの両方が必要となるコースだぞ。また、コース全体の道幅が狭いので、レース中はライバルカーとの激突には十分注意したい。

まず、前半のポイントは、スタート直後のトンネルを抜けた後のコーナだ。それほど急なコーナーではないので、アウトから進入すれば、少しの減速でもクリアできる高速コーナーだ。だが、コーナーの直後に緩い左へのカーブがあるため、アウトに膨らみすぎると壁に激突してしまう。アウトに膨らんでしまった場合は、ほんの少しカーブまでに余裕があるので、イン側へ詰めるようしよう。

後半のポイントはセクター1を越えた直後にあるヘアピンだ。ここはかなりの急角度なので、しっかりとしたコーナリングが必要になる。グリップカーの場合は、スローイン·ファーストアウトの要領で抜けよう。また、ドリフトカーはカウンターステアを早めに行い、スライドを最小限に抑えるのが一番の得策だ。



COURSE NO.6

course data

lap length: 5,868m
lap record: 1' 29' 765
lap: 3
entry cars: 14

SUNNY BEACH
MOUNT VALLEY
BUSINESS PARK
RIDGE COUNTY BELT
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
TOWN

グリーンフィールド
GREEN FIELD

サニービーチの上級ともいえるこのコースは、サニービーチの後半からグリーンフィールドオリジナルのコースへと派生するのが特徴だ。このグリーンフィールドでのポイントは3つ。

先ずは、サニービーチから分岐した直後のコーナー群だ。この辺りはセクター2を通り過ぎるまでアクセル全開で走行することができる。だが、ハンドリング性能が悪い車では、なかなかアクセル全開で走行するのは難しい。その場合は、アクセルをほんの少し離す程度の減速を行ってコーナリングしよう。多少スピードは落ちるが、曲がりやすくなるぞ。

次のポイントはセクター2を越えた直後の右コーナーだ。ここは、最初インベタ走行で走行距離を縮められるが、後半になるにつれカーブがキツくなる。ここではステアリングを切り続け、車体が中央ラインを越えたらアクセルを離そう。これで、ドリフトorグリップしてインに切れ込めるぞ。

最後のポイントは、最終コーナー手前のコーナー。ここは、うまくいけばアウト・イン・アウトで抜けられるが、それなりのテクニックが必要。ある程度コツをつかむまでは、確実に曲がるため、必ず減速を行うようにしよう。

RIDGE CITY BAY

ROCK GARDENS

RADIO RAMP

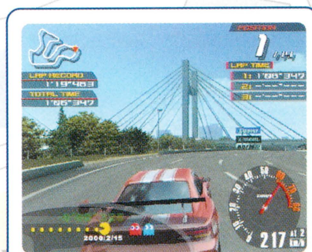
BROADCAST AREA

POINT 1



コーナーが連続するが、アクセル全開で抜けることも可能。だが、道幅が狭いため、敵車と競っている場合、壁にぶつかってしまう危険性がある。無理に抜こうとはせず、多少ペースダウンして安全にいくのも手だ。

POINT 2



最初はインベタ走行でいけるが、段々と急になる。アウトに膨らみ始めたらアクセルを離して減速を行おう。また、外側からならライバルカーをスピードで一気に抜きやすい、ということも覚えておこう。

POINT 3



アウト・インでアクセル全開で抜けることも可能だ。しかし、グランプリではライバルカーと競っている場合が多いので、減速してコーナリングするのが無難な方法だ。無理をして壁などにぶつかったらかなりのタイムロスとなるぞ。

POINT 4



ホームストレートへの立ち上がりは、インベタ走行で距離を縮めて走ろう。また、ライバルカーを抜きやすいポイントなので（スピードをそれほど殺していなければ）アウト側から一気に抜き去ることもできるぞ。



2 POINT

急角度なコーナーなので、アウトから入るようにする必要がある。ライバルカーはアウトギリギリから切れ込んでくるが、実際は中央ラインぐらいからインへ入るようなタイミングの方が、早くクリアすることができるぞ。

RIDGE CITY BAY

NEW-RIDGE AIRPORT

S1

S2

S3

G

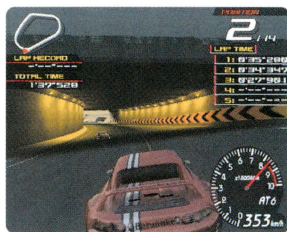
S

NORTH RIVER

ROCK GARDENS

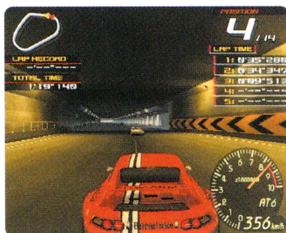
RADIO RAMP

POINT 3



セクター2をくぐったら最終コーナーだ。ここも中央付近からインへ入る方がベスト。トンネルの出口が見えてきたら、徐々にアウトに膨らまそう。そして、トンネルを抜けるのと同時にアウト側を取れているのが理想的だ。

POINT 1



ここは、アウト側からトンネルに入ると同時ぐらいにイン側へ切れ込むと、ムダなくコーナリングできる。アウトに抜けるタイミングは、黄色いランプが点滅しているトンネルを抜けるのと同時ぐらいで行うとベストだ。



COURSE NO.7

course data

lap length:3,428m
lap record:0'34"765
lap:10
entry cars:14

エアポートオーバル
AIRPORT OVAL

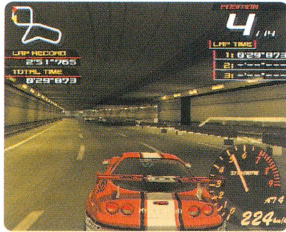
エアポートオーバルは、円形状のコースをぐるっと1周するコースだ。その形状からすると、簡単そうだが、コーナーの入り方や抜け方などが、意外と難しい。また、シンプルなコースなので、ライバルカーとの差も縮まりにくくなっている。そのため、ムダのない的確なコーナリング技術と、スリップストリームなどのテクニックを応用していかないと勝つことは難しい。

エアポートオーバルでのポイントは大きく2つ。まず、第1コーナーだ。普通は難なくコーナリングすることができるの。だが、オーバルでは、的確にアウト・イン・アウトを行わなければ速いラップタイムを出すことはできない。そこで、このコーナーに入る前は、大きくアウト側に位置を取り、コーナーが見えてきたら徐々にイン側へ入るような形を取ろう。また、インの白線内側の縁石に乗ってしまうと大幅に減速してしまう。十分に気をつけておこう。

2つめのポイントは、コースマップの一番上にあたる急コーナーだ。ここもアクセル全開でアウト・イン・アウトの形でクリアしよう。しかし、ライバルカーがイン側へ急に、走行ラインを移動してくるので、その挙動だけには注意しておこう。

MOUNT VALLEY

POINT 3



トンネル内の最初のコーナーは、順走とは違い入り口が狭くて出口が広くなっている。ポイント1と同じく曲がりやすくなっているが、ライバルカーとムリに競り合うと、激突の危険があるので、注意したい。



POINT 2

このコーナーは順走よりも逆走の方が、多少だが曲がりやすくなっているぞ。だが、スピードが高いと曲がりきれない場合も出てくるので、減速を余儀なくされる場合もあるので、油断はできない。

RIDGE COUNTY BELT

S1

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

BROADCAST AREA

S2

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

DOWNTOWN

CITY PARK

S

S3

G

EAST ZONE

1 POINT

スタート直後、ライバルカーは中央付近を走行する。そのため、イン側から一気に抜いていくことも可能だ。できればロケットスタートを決めて素早くスタートし、順位を1ケタぐらいにはしておきたいところだ。



NORTH RIVER

RIVER SIDE VILLAGE

ROCK GARDENS

COUNTY BELT



POINT 4

大きな上り坂を越えると右側へ進行することになる。登り切るまでは、正面が見えづらいので、スピードが高い場合には正面に十分注意を。また、上り坂のためスピードが出にくいので、ライバルカーとの接触は避けたいところだ。



RIDGE CITY AREA MAP

reverse course NO.1

course data

lap length:3,528m

lap record:0' 56' 765

lap:3

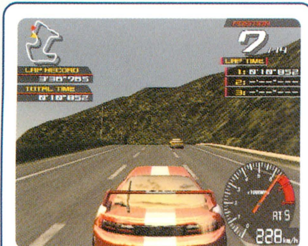
entry cars:14

パークタウン（リバースコース）
PARK TOWN (reverse course)

順走のパークタウンとは、まったく別の地点からスタートする、逆走のパークタウンコース。ただ逆走になっただけだが、その攻略のポイントはかなり違いが出てくる。また、逆走コースすべてに言えるのだが、コーナーの矢印看板が順走のコースの方向になっているので、看板はあまり意識せず走った方が良い。

まず、スタート地点は、いきなり複合コーナーの真ん中からスタートする。ここではイン側にサイドを取り、敵車との接触に注意しながら抜けていきたい。そして、すぐに右へのヘアピンカーブが来る。ここは、大きく減速してスローインファーストアウトの形で、大体200キロ以下には落とさずにコーナリングするようにしたい。

セクター1を抜けると次はトンネルだ。この中のコーナーは、アウト・イン・アウトの形で、できれば減速なしで抜けていきたい。トンネルを抜けると、しばらくストレートが続き、最後の複合コーナーを迎える。ここも、アウト・インの形で、減速なしで抜ければベストだ。この複合コーナーを抜けたらゴールだぞ。



2 POINT

上り坂ではスピードが伸びにくい。回転数がレッドゾーンに1000回転ほど足りないようであれば、シフトを1つダウンさせよう。そうすることで、回転数の上がりが早くなり加速しやすくなるのだ。

SUNNY BEACH
RIDGE CITY BAY
MOUNT VALLEY
SOUTH GATE
BUSINESS PARK
RADIO RAMP
RIDGE COUNTY BELT
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
BROADCAST AREA
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE

POINT 3

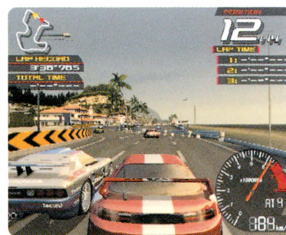


セクター1を抜ける辺りのシケインは、なるべく直進で抜けられるようなラインを取ろう。これにより、スピードと走行距離の短縮にもつながるぞ。だが、ライバルカーがいる場合は、ムリをせず、アウトから抜けよう。



POINT 4

ヘアピン出口の縁石は、乗ってしまってもあまりスピードが落ちない。そのため、ヘアピンを脱出する際には、縁石までアウトに膨らむことができる。順走よりも抜けやすいが、キツいカーブなので、減速を十分行ってコーナリングしよう。



POINT 1

スタート直後のシケインは、ライバルカーとの混戦になるため接触の危険が高い。この場合は、ライバルカーよりもイン側ギリギリに位置を取ろう。ライバルカーはアウト側を走る傾向があるため、インからの方が抜きやすいのだ。

RIVER SIDE VILLAGE

RIDGE COU



REVERSE COURSE NO.2

course data

lap length:4,535m
lap record:1' 11' 765
lap:3
entry cars:14

アウターパス(リバースコース)

OUTER PASS (reverse course)

順走では下り坂のコースだが、逆走になって全般的に上り坂メインとなっているのが特徴だ。そのため、スピードが乗っていないと坂を上がるのがキツくなっている。このコースでは、上り坂などでのシフトダウンして加速をよくするなどのテクニックも要求される、難度の高いコースとなっているのだ。

まずスタート開始直後、コースの道幅が狭いので、ライバルカーとの接触に注意しながらスタートをきるようにしよう。そして、左コーナーを迎えるのだが、ここはできれば200キロ台でクリアしておきたい。ただし、ライバルカーと競っている場合は十分減速し、接触を避けながら安全にクリアした方が無難だぞ。

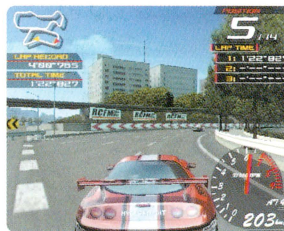
コース後半では、セクター1を越えるまでは、特に問題のあるコーナーはないが、コース右下のコーナーだけは注意したい。左へのカーブなのだが、結構角度がキツい。そのため、十分に減速してからコーナリングしよう。曲がるポイントとしては、目の前に右向きの矢印が来たときにインへ入るようにするといいぞ。

1 POINT



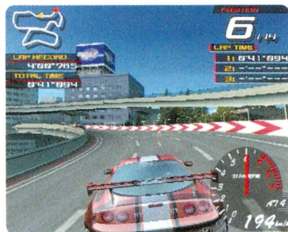
ここはインベタで、走行距離を短縮してコーナリングすることが可能。特別なテクニックは必要ない。ちなみに、次のヘアピンコーナーに備えて、コーナーを越えた後は、なるべくイン側を走行するのがポイントだ。

4 POINT



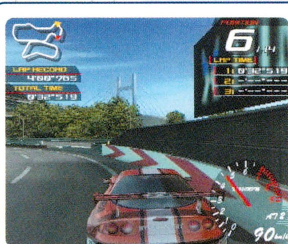
最終の複合コーナーでは、イン側を走ろう。ライバルカーは中央からアウト側付近を走行するため、イン側の方が抜きやすいからだ。また、ハンドリング性能が高い車ならインベタに近い走行が可能だぞ。

POINT 3



ヘアピンをクリアした後のコーナーは、順走と違いインベタで走行することができる。だが、スピードがかなり出ている場合や、ハンドリング性能が悪い車の場合は、減速してコーナリングした方がいいだろう。

ROCK GARDENS



POINT 2

ヘアピンコーナーはタイプによって攻め方が異なる。ドリフトカーは早めにアウトからドリフトをして、アウト側の壁に激突しないようにしよう。グリップカーならばギリギリまでアウトで粘り、アクセルを離してコーナリングだ。

BELT



RIDGE CITY AREA MAP

reverse course NO.3

course data

lap length: 5,193m
lap record: 1' 19' 765
lap: 3
entry cars: 14

UPTOWN

アバヴ ザ シティ (リバースコース)

ABOVE THE CITY (reverse course)

アバヴ・ザ・シティの逆走コースは、距離が長くてコーナーが多数あるのが特徴だ。だが、コーナーのほとんどは緩やかなコーナーで構成されている。そのため、高いスピードでコーナーをクリアすることができれば、かなりのタイム短縮につなげることのできる、高速コースとなっているのが特徴だ。

前半部分はパークタウンと同じ構成のコースだが、スタート直後の複合コーナーではライバルカーと混戦となるので、接触による減速は十分注意したい。そして、すぐに迎える右のヘアピンもパークタウンと同じだが、アウトギリギリからインへ切れ込み、200キロ台でクリアすることができればベストだ。

ヘアピンコーナーをクリアすると、パークタウンとは別のコースとなる後半部分へ突入する。ここで特に注意したいのが、コース右側辺りのコーナーだ。ここは、最初インベタ走行でクリアできるが、直後にヘアピンが来るので、なるべくイン側へ深く入り込み、すぐにコーナリングできる準備をしておきたいところだ。

SUNNY BEACH

MOUNT VALLEY

RIDGE COUNTY BELT

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

S3

G

S1

DOWNTOWN

RIDGE CITY AREA MAP



reverse course No.4

course data

lap length: 7,830m
lap record: 2' 01' 765
lap: 3
entry cars: 14

B ベイサイドライン(リバースコース)

BAYSIDE LINE (reverse course)

逆走になったため、さらに難易度が高くなったベイサイドライン。コースの起伏が激しいので、先が見えづらくなっている。そのため、コースを完全に覚えていなければ、かなり苦戦することは必至だ。また、順走のベイサイドラインとはかなり感じが違うため、順走のイメージは捨てて、新たなコースを走るような気持ちで挑もう。

まず、コース前半部はアウターパスと同じ構成になっている。特にスタートからセクター1を抜けるまでは、道幅が狭いので、ライバルカーとの接触による減速には十分注意して走りたい。また、坂を上りきった後のコーナーとトンネル内のコーナーは、すべてアクセル全開で走行可能なので覚えておこう。

セクター1を抜けると、コーナーが複雑になり、かなり難度の高いコースに入る。複雑だが、減速を必要としないコーナーが多いので、減速を極力避けて走りたいところだ。また、コース右のコーナーでは、最初の急な部分をアウト・イン・アウトで抜けられれば、後はインベタ走行で走行距離を短縮することができるぞ。

RIDGE CITY BAY

RIDGE AIRPORT

NORTH RI

BUSINESS PARK

ROCK GARDENS

RIVER SIDE VILLAGE

RADIO RAMP

RIDGE COUNTY BELT

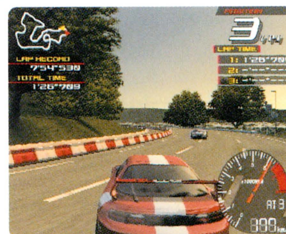
BROADCAST AREA

CITY PARK



POINT 2

9の字形のコーナーは、最初はインベタ走行して走行距離を稼ぐように走行しよう。コーナー最後の部分では一気に急角度になるので減速を行い、コーナリングの勢いを利用して曲がりきろう。



POINT 4

コース右側のコーナーは、最初の急カーブをクリアすれば残りはインベタで走行することが可能だ。また、ライバルカーがいる場合は、インベタ走行ではなく、外側から一気に抜きやすいポイントでもあるのだ。



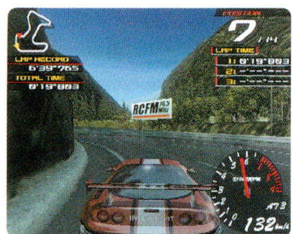
POINT 3

この付近は下り坂が続くので、前方のコースが見えにくくなっている。そのため、左へ曲がる急コーナーには十分注意する必要があるぞ。ポイントはアウトにサイドを取り、正面の方に壁が見えたら左側へ減速しながら入るとスムーズに抜けることができる。



POINT 1

セクター1を抜けた後は、長いストレートが続き、ライバルカーを一気に抜き去るには絶好のポイントとなる。また、この後にS字コーナーが来るので、ラインはアウト側に取るようにしておくと、1つ目のコーナーを曲がりやすいぞ。



2 POINT

トンネルに入る直前のコーナーは急角度なので、アウトから減速してインへ切れ込むようにしよう。ポイントとしては、RCFMの看板が、自車の横を通過するぐらいのときにアクセルを切り、インへ切れ込むようにしよう。

SUNNY BEACH
RIDGE CITY BAY
MOUNT VALLEY
BUSINESS PARK
RADIO RAMP
RIDGE COUNTY BELT
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
BROADCAST AREA
CENTRAL ARCADE
TRADING SQUARE
S3 G S S2 S1

POINT 3

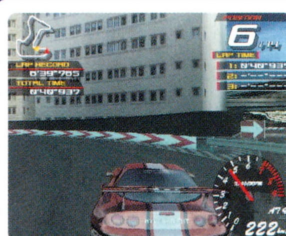


トンネルを抜けた後は、長いストレートが続く。ここではライバルカーの後ろにつき、スリップストリームに入ろう。スリップストリームに入っている間は、自車のスピードが上がりライバルカーを抜きやすくなるのだ。

POINT 1



スタート直後は、長いストレートが続くので、ライバルカーを抜きやすいポイントとなっている。できれば、ロケットスタートを決めて素早くスタートダッシュしたい。また、シケインではライバルカーがアウト側に走るので、イン側を突いて走るように。



POINT 4

複合コーナーの1つ目のカーブは、2つ目のカーブに入りやすくなるように、インベタではなく中央付近を走行しよう。インへ切れ込むポイントは、正面に右方向の看板が見えたときだ。

RIVER SIDE VILLAGE

RIDGE CITY AREA MAP



reverse course No.5

course data

lap length: 4,108m
lap record: 1' 05' 765
lap: 3
entry cars: 14

5 サニービーチ（リバースコース）
SUNNY BEACH (reverse course)

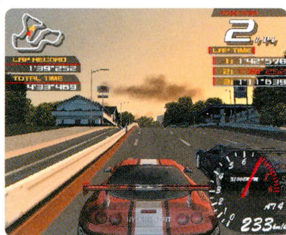
サニービーチの逆走となるこのコースは、ヘアピンや複合など、いろいろなコーナーが配置されているのが特徴だ。また、全般的に道幅が狭いコースとなっているので、ライバルカーとの競り合いがかなり難しい。そのため、ライバルカーを抜くポイントをあらかじめ知っておくことが最良の方法となる。

スタートしてから、橋を越える付近までは、特に難しいコーナーはない。だが、道幅が狭いので、ライバルカーとの接触に注意しよう。そして橋を越えた直後に左コーナーが来るのだが、ここはかなり急角度なので170キロぐらいまで速度を落として、コーナリングした方が無難だ。

コースの後半では、トンネル内をインベタ走行して、走行距離を稼ぐようにして走ろう。そして、ラストに控えるヘアピンコーナーには特に注意したい。ここは、アウト・インで、大体200キロ台でクリアできればベスト。ただし、道幅が狭いので、アウトに膨らみすぎて壁に激突しないよう注意しておきたい。

4 POINT

トンネルをクリアした後のストレートは、道幅が狭いのでライバルカーとの接触に注意。スリップストリームに入ってスピードを稼ぎ、ライバルカーの動きに合わせてインorアウトから抜き去るようにしよう。



MOUNT VALLEY



RIDGE COUNTY BELT

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE

CENTRAL ARCADE

TRADING SQUARE



TOWN

reverse course NO.6

course data

lap length: 5,868m
lap record: 1' 29' 765
lap: 3
entry cars: 14

グリーンフィールド(リバースコース)

GREEN FIELD [reverse course]

逆走のグリーンフィールドでは、全体的に下りのコースが多くなっているのが特徴だ。そのため、先のコースやコーナーが見えにくくなっている。だが、下りでは自車のスピードが上がりやすいので、各コーナーを的確にコーナリングすることができれば、非常に高いスピードで走ることができるコースだぞ。

スタートからしばらくは緩やかなコースが続くが、道幅が狭いのでライバルカーとの接触に注意しよう。橋を越えた直後のトンネルに入る直前のコーナーは、170キロ台まで減速してコーナリングすれば無難にクリアすることができるぞ。そして、トンネル内は、インベタで走行して距離を短縮すればベストだ。

セクター1を越えた後の後半部分は、左右に細かいコーナーが続く。特にコース右側のコーナーは急角度なので、減速が必要になる。ここでは看板を通り過ぎる辺りでアクセルを離せば、そのままクリアすることができる。それ以外のコーナーは、アウト・イン・アウトの形を取れば、すべてアクセル全開で走行することが可能だぞ。

RIDGE CITY BAY

BUSINESS PARK

ROCK GARDENS

RADIO RAMP

RIDGE COUNTY BELT

BROADCAST AREA

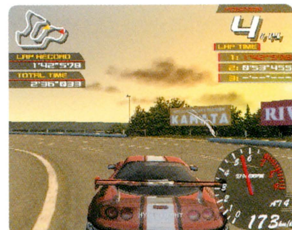
CITY PARK

UPTOWN

POINT 3



セクター2を越えた後のコーナーは、アウト・イン・アウトでカンタンに抜けることができるぞ。なるべく旋回を大きくして、減速を最小限に抑えよう。また、下り坂なのでかなりのスピードを稼ぐことができるぞ。



POINT 2

リヴェルタ・カマタの看板が見えたら左のコーナーに入る準備をしよう。看板を通り過ぎる辺りでアクセルをオフにすれば、カンタンにクリアすることができるぞ。

POINT 1



赤い縁石に差し掛かるのと同時に、インへ入るのがポイントだ。だが、ライバルカーと競っている場合には、多少減速してインへ強引に入り込むのも1つの手だ。



2 POINT

ここのコーナーは案外楽にクリアできる。だが、理想的なライン取りを行うのは、なかなか難しい。前方にライバルカーがいるのなら、そのライン取りを参考にしてコーナリングすれば、いいタイミングでインへ入ることができるぞ。

NEW-RIDGE AIRPORT

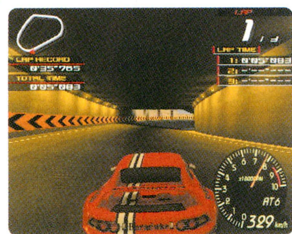
RIDGE CITY BAY

S1

S2

S3

G



1 POINT

ここはトンネルに入ると同時ぐらいにインへ曲がろう。だが、かなり速度の速い車を利用しているのなら、タイミングはもっと早めでインへ切れ込んだ方がいいぞ。

NORTH RIVER

RIVER SIDE VILLAGE

RDENS

RIDGE RACER V



POINT 3

緩やかなので、第1コーナーよりは楽に曲がることができる。ライバルカーが前方にいるなら、後方に入り、ぜひともスリップストリームに入っておきたい。これにより、かなりのスピードアップが期待できるぞ。



reverse course No.7

course data

lap length: 3,428m
lap record: 0'34"765
lap: 10
entry cars: 14

エアポートオーバル（リバースコース）

AIRPORT OVAL (reverse course)

エアポートオーバルは逆走になっても単純なコースだけに構成はあまり変わらない。一見すると順走と同じような走り方をすれば大丈夫のように見える。しかし、順走のコースとは、コーナーへの入り方や抜けるときのタイミングに微妙に違いが出てくるのだ。そのため、逆走は順走とは違った攻略法を覚えなければならない。

まず、スタート直後はライバルカーの後ろに入り、スリップストリームで自車の速度を高めておきたい。そして第1コーナーは、トンネルに入ると同時ぐらいにインへ切れ込むようにしよう。また、ステアリングは切りすぎず、インベタよりは中央に位置をとるとスピードが落ちにくく、速度を維持してコーナリングできるぞ。

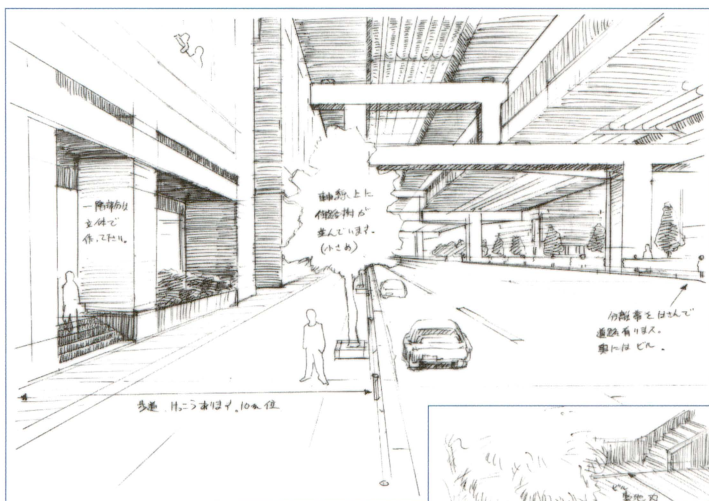
セクター2を抜けると最後のコーナーに入る。ここは、黄色いランプの点灯するトンネルに入るぐらいにインへ入るタイミングで走行しよう。そして、コーナーを抜ける際は、アウトへ抜けるようにして、加速の距離を稼ぐとベストだ。そして、最後のコーナーでは、ムダな動きをせず、真っ直ぐにゴールまで走り抜けよう。

コース設定画集

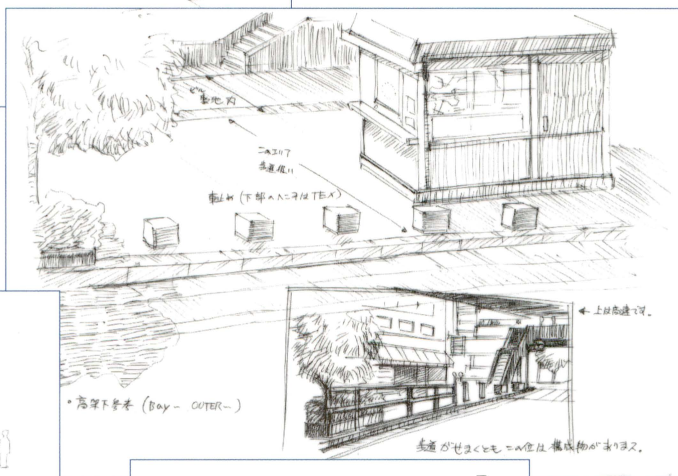
S K E T C H

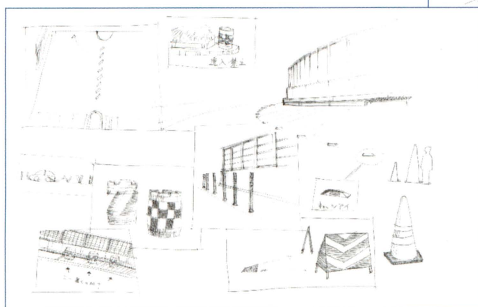
美しいグラフィックとその軽快な走りが魅力の『リッジレーサーV』。リアリティーあふれるその世界に、魅了されたユーザーも多いことだろう。これらの世界はさまざまな事柄に関する膨大な設定のもと、スタッフによってその1つ1つが丁寧に造り込まれている。ここではその設定の一部である、コースの設定画をお見せすることにしよう。これらの設定が、実際にゲーム中ではどのように活かされているのか、自分の目で確かめてみよう。なお、設定画はテーマ別に4つに分けて紹介しているので参考までに。

eJabonateJy 細かいところ

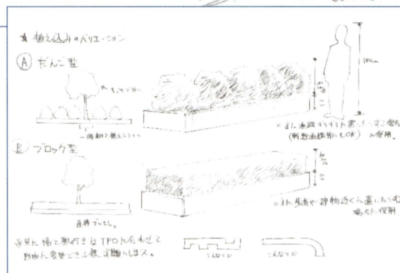


コース上にある道路や木々などを、実物と同じ大きさの比率で設定しています。当たり前のことなのですが、この設定の細かさが、リアリティある雰囲気を創りだしているんです。



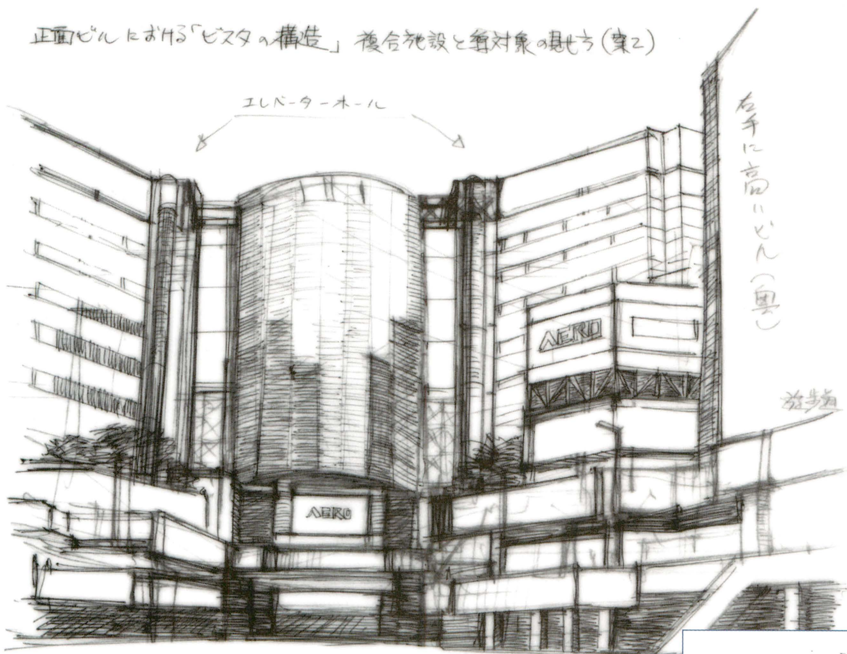


小さいオブジェクトの設定画。1つ1つが丁寧に描かれているのがわかります。そういえば、画面内で見たことのあるモノが……。



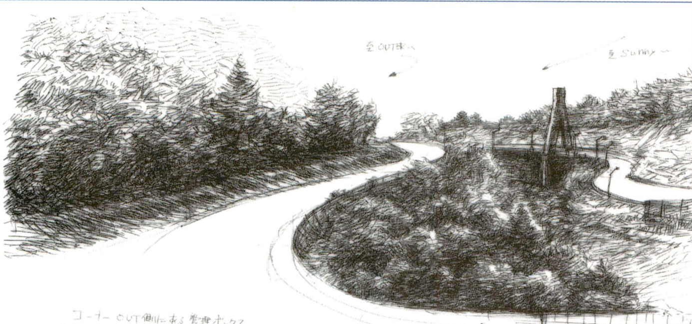
植え込み1つをとっても、いくつかのパターンが考えられています。その他のモノも、そうやっていくつかのパターンから選ばれているんですね。

dejavu
見たことのある風景



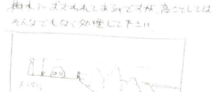
ここはパッと見てわかるプレイヤーも多いはず。そう、スタート位置に見えるビルですね。

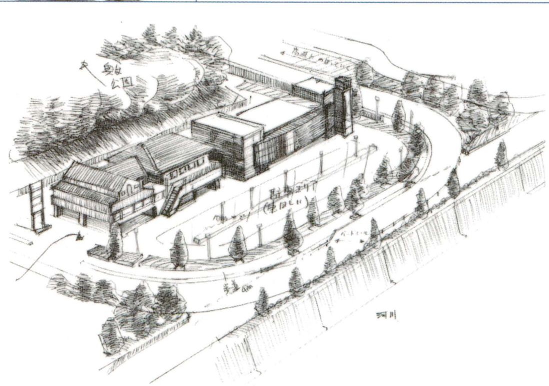
ここもかなりの有名スポット。
まわりのオブジェクトに関しても細かい指示が入ってます。



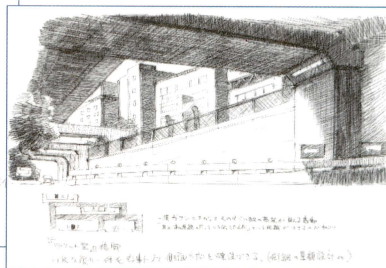








ここはその形から判断がつくのでは？　設定上、コースの外は河川になってます。

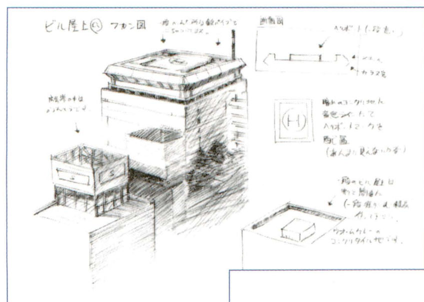


上に道路がある場所といったら……そう、あそこしかありませんね。

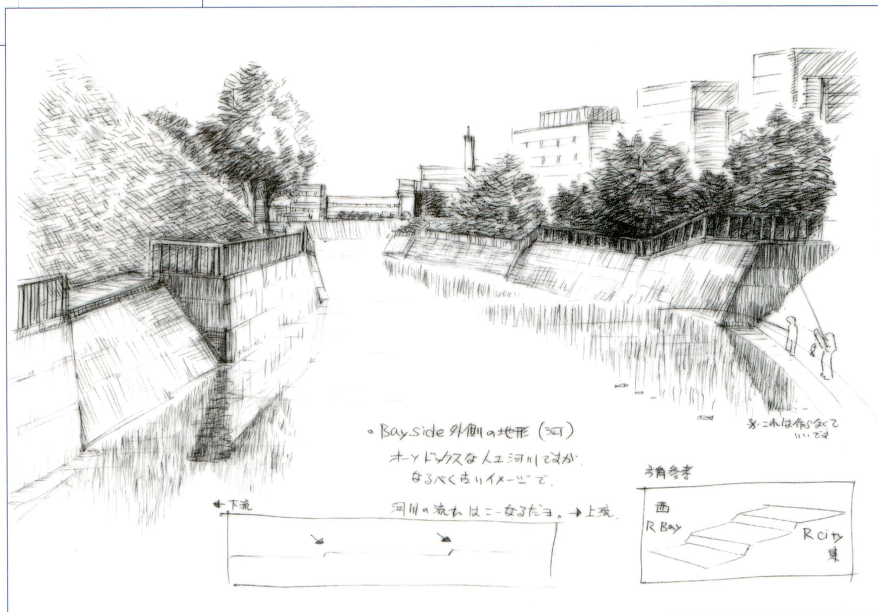
コース設定画集

SKETCH

disappear 見えない場所

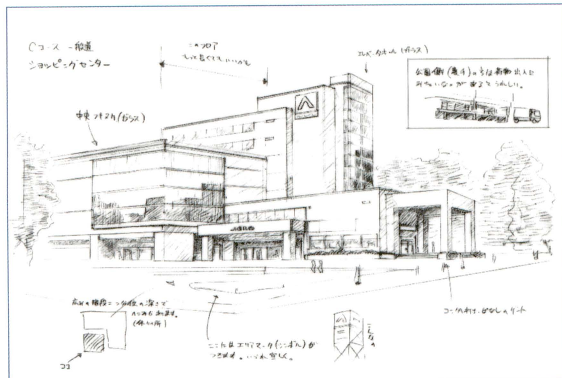


ビルの屋上に関する設定画です。見えないかもしれないのに、この懲りようったらありません。



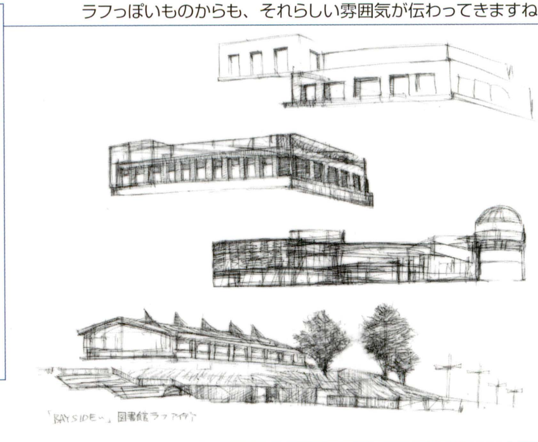
コース外に関しても、細部にいたるまで細かく設定されています。

structure 建物



ショッピングセンターも他の設定画と同様です。ゲーム中ではどのように再現されているのかな。

ラフっぽいものからも、それらしい雰囲気が伝わってきますね。



スタッフの一言

THANK YOU FOR BUYING

プロジェクトチーフ
斎田　栄一（さいた　えいいち）
短い期間でここまで来ました。
また新たな目標に向かって走り出します。

企画ディレクター
三小田　晋久（みこだ のぶひさ）
こんなに感情を揺さぶられるレースゲームは他にない！
そう断言します。思いっきりぶっ飛ばして、思いっきり熱くなって、
思いっきり「勝つ」喜びを味わってください。そして「リッジシティ」を
あなたのなじみの街のひとつに加えて下さい。

企画
寺本　秀雄（てらもと ひでお）
コントローラ発・PS2経由でようこそリッジシティへ。
みなさんの健闘を祈ります。The city is yours.

小野田　裕之（おのだ　ひろゆき）
前の仕事が終わって一息ついた頃、
マフラーを換えたばかりの愛車の環境音収録に協力しました。
思えばこれが召集の伏線だったのかも知れません。
数ヶ月後には試行錯誤しながらデータを打ち、
深夜の帰路では敵車をパスしながら帰っていました。ん？　敵車!?

森田　祐三（もりた ゆうぞう）
プログラマーの松野さんのつくったリプレイカメラツールが凄かった。
おかげでなかなか良いものができたのではないかと思います。

プログラム
中山　明（なかやま　あきら）
いや〜、歴代のリッジレーサーシリーズに関わってきましたが、
今回は特に大変なプロジェクトでした。
まだまだPS2の全能力を引き出しているとは言えませんが、
スタッフが精魂込めて作り上げた「Ridge RacerV」
皆さん存分に楽しんでくださいね。

中川　淳（なかがわ　じゅん）
車をじっくり見られるカメラが欲しかったので、
仕様にないのにかってに作っちゃいました。
だって綺麗なんだもん。つうことで、
その流れるような曲線美を存分にご堪能ください。

斎藤　健司（さいとう けんじ）
PS2の表現能力を使って、
今回はここまで車のディテールに凝ることができました!!
でもまだまだPS2の限界はこんなものじゃないはず……ふっふっふっ（笑）
とりあえずは今回のリッジ5で、
皆さんに少しでも楽しんでもらえたら嬉しいです♪

岳　洋一（たけ　よういち）
隠れキャラと化してるスズメ見つけた人はいるでしょうか？
レースに疲れた時はオープニングの藍ちゃんの微妙な表情変化と
海岸沿いのカモメを見て、心と指先を癒してください。

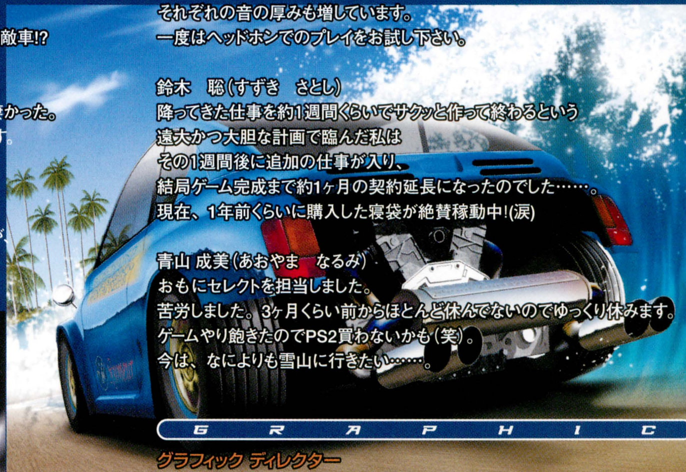
伊藤　裕（いとう　ゆたか）
リアルな挙動にするか、リッジの挙動にするか。半年ぐらい悩んで結局、
足して2で割った様な挙動になりました。
リプレイでよく見ると結構細かく動いていて良い感じです。
え、車が滑ってる？　そう、そこがリッジレーサーですから。

高橋　和哉（たかはし　かずや）
おもにマップの描画を担当しました。
ハードの性能向上で楽になった部分もありますが、
それ以上に新たな問題が続出して、苦労させられました。
今回の見どころは『樹木』でしょうか。グラフィッカの努力も
あって、少ないポリゴン数で自然な樹木ができました。

松野 俊明（まつの　としあき）
リプレイ、OPアトラクトの一部、タイトル、EDなどを担当しました。
偶然でしょうが、ほとんどスタートボタンでキャンセルできる所ばかり。
できましたら最初の1回ぐらいはキャンセルせずに、最後までご覧ください。

高橋毅（たかはし　つよし）
グランプリで腕を磨いたら、友達とVSで遊ぼう！
でも、圧勝しすぎて友情にヒビを入れない様に
よい子はBOOSTをONにしておこうな！　約束だぞ！

片山武史（かたやまたけし）
映像面での美しさに目を奪われがちなPlayStation2ですが、
音響面でも確実に進化を遂げています。
今まで発音数や容量の面から入らなかった効果音も鳴らせるようになり、
それぞれの音の厚みも増しています。
一度はヘッドホンでのプレイをお試し下さい。



鈴木　聡（すずき　さとし）
降ってきた仕事を約1週間くらいでサクッと作って終わるという
遠大かつ大胆な計画で臨んだ私は
その1週間後に追加の仕事が入り、
結局ゲーム完成まで約1ヶ月の契約延長になったのでした……。
現在、1年前くらいに購入した寝袋が絶賛稼動中!(涙)

青山 成美（あおやま　なるみ）
おもにセレクトを担当しました。
苦労しました。3ヶ月くらい前からほとんど休んでないのでゆっくり休みます。
ゲームやり飽きたのでPS2買わないかも（笑）
今は、なによりも雪山に行きたい……。

G R A P H I C

グラフィック ディレクター
中村 英貴（なかむら ひでき）
いやぁ〜、終わったんですねぇ〜、なんとか……。
山あり……、谷あり……、ご丁寧に崖ップチまでありましたからね……。
内容ともに、Ridgeの世界観にピッタリ……な制作風景。
ヒュ〜ぅ……。

マップ関連
菅野 昌人（かんの まさと）
Something Will Happens.
Something Wonderfull.
何かが起こる。
何か素晴らしいことが。

花岡 篤（はなおか あつし）
簡単に言うと「縁の下の力持ち」的な仕事をしました。
このモデルを作ったとか目に見える物はありませんが、
その分すべてのコースデータの面倒を見ました。
生命の限界に挑んで仕事したので、
それが少しでも皆さんに伝われば幸いです。いやぁ、人間て丈夫ですね。

スタッフの一言

THANK YOU FOR BUYING

秋元 幸（あきもと こう）
LaLaLu〜LaLaLu〜♪
どおすか最近？　元気？　俺は非元気。
治った。元気！　みんなリッジV遊んでね！

長岡 洋樹（ながおか ひろき）
1年間大変でしたが、充実した時間を過ごせた気がします。
あとは皆さんが楽しんでくれれば満足です。
ガンガン走ってバンバン遊んで下さい。

佐藤 忠志（さとう ただし）
いいゲームができたと思っております。

恩田 昌寛（おんだ まさひろ）
ゲーム中の樹を作って、ひたすら植林しました。
植えた樹の数は憶えていられない程です（苦笑）。
R5で植えられている『樹』はPS2の力を借り、
今まで以上に立体的に見えるように作れたと思うので、
車だけでなく景色も楽しんでもらえると嬉しいです。

高木 千香子（たかぎ ちかこ）
夜中に食べに行ったラーメン、美味しかったですよ。
肉も食べましたよ。夜中ですよ真夜中。
若い者数人が肉、もくもくと食べて、男性陣は皆、ご飯お替わりしてました。
え？　私はお替わりしてませんよ。
まあ、R5ではビル建てたりモノレール引いたりしてました。

岩永 純一（いわなが じゅんいち）
1年って経つとの、はやかねぇ。

柳田 邦彦（やなぎた くにひこ）
今回はおもに背景TEXTUREを担当しました。
お勧めは公衆電話BOXです。

鳴瀬 幹（なるせ みき）
背景モデルと少々のテクスチャーを担当しました。
重いデータを何回も作り直したので魂抜けました。
個人的にこのゲームで一番気に入ってるものは曲だったりします。^^
皆さんが楽しめるゲームになっていればOKですね〜。

志村 貴央（しむら たかひろ）
建物や標識等を制作しました。
車だけでなく、細かく作り込まれた街並みにも注目してください。
ドライブする感覚で遊んでみても楽しいかもしれません。

山嵜 経雄（やまさき つねお）
オーバルコースを担当しました。
先日、ちょっと散歩をしたら次の日かなりの筋肉痛に……。
ソウトウきてますな。

三田 康宏（みた やすひろ）
こんなにスムースで気持ちよく走れるレースゲームが他にあるでしょうか。
よろしくおねがいします。

佐藤 義彦（さとう よしひこ）
最初のころは車のテクスチャーやってたんですが、
途中でマップ班にさらわれ、それからはひたすら木を植えてました。
今までにないと思われる構造の木を作ったんですが、どんなもんでしょ？
いい感じすか？

信夫 晃（しのぶ あきら）
マップライティングを担当しました。どんなもんすかねぇ。
夜は大変だったんで、暗さにメゲズに走って頂けると嬉しいかと。
つぅか、公衆電話BOXお勧めデス。

原田 恵子（はらだ けいこ）
空と、マップのライティングを担当しました。
いままでこんなに長い間空を眺めたことがあったでしょうか。
中でも、ヘリポートからの夕日は格別でした。
ライティングはやはり、待ちに待ちに待った夜面が素敵です。

三浦 康一（みうら こういち）
昂太〜！　ママ〜！　パパ頑張ったよ〜！

クルマ関連

中村 和幸（なかむら かずゆき）
PS2になって、今までしたくてもできなかった部分まで
デザインできるようになったのが楽しかったです。
今回は車の台数少なかったので、全部の車名を覚えられそうです。

金子 晃也（かねこ あきなり）
PSではできない事をしたい、をテーマに今回は車の形を表現するだけでなく、
流れを意識したモデル作りを目指してみました。
結構上手く行ったのでは？　と自分では思っているのですがどうでしょうか？
さらに良い物を目指し頑張ります。結果は次回作？　みたいな。

松岡 大海（まつおか ひろみ）
川崎在住の25歳です。パンクとかやりたいんすけど、メンバー足りません。
ギター、ベース、ドラム求む。
あと、こたつ要らないんで誰かもらってください。

我妻 吉則（わがつま よしのり）
気が付けば、PS版初代リッジからRRVまでの5作すべてに参加していた訳ですが、今回のRRVが一番のできっす！
それと、がんばってくれたスタッフに感謝&お疲れ様でした!!
プレイヤーの皆様へ:リプレイ時は△ボタンを3回押してご覧下さい。

山口 厚（やまぐち あつし）
車のテクスチャーとホイールを担当しました。
背の低さに悩んでいたこの俺も、リッジVをプレーしたとたん、
あら不思議、見る見るうちに180cmの大台へ。
今では、デルモの彼女も俺にメロメロさ。こいつなしの人生なんて考えられないよ。

半間 研司（はんま けんじ）
お疲れさまでしたぁ。

川井 康弘（かわい やすひろ）
おもな仕事は車とエンジンのテクスチャーでした。
おつかれ様でした。
だっふんだ。パーラーラーラーラーラ。

セレクト関連

前田 浩一朗（まえだ こういちろう）
長かったような、短かったようなプロジェクトでした。
とりあえず本編中は、見せプレー的な画面が多いので、
できれば飛ばさずにゆっくり見て下さい。
さようなら、リッジシティ……。

鈴木 宏紀（すずき ひろき）
メーカーロゴや、アイコンマーク、フォントなど、
デザイン的な部分を担当しました。
今回は、今までのメーカーから一新し、さらにエンジンメーカーなどもあります。
RIDGEの新メーカーをよろしくお願いします。

薮木 一心（やぶき いっしん）
こんにわち！　やっぱり一番苦労したのはレース前にでてくるコースビューかな。
でも苦労した割には誰も見てくれないんだよね。おんどりゃー！　もうええわ！
飛ばせ飛ばせ！　テンポ悪いんじゃ！　ダラララ（ボタン連打）
あー俺も見ないナー、これ。

由利 光子(ゆり みつこ)
走行画面周りの2Dデータ、メダル、トロフィーを作りました。
後半MAP班にいつの間にか寄生！ 徹夜も初体験！
真夜中に皆でお菓子食い続けて、
奇声を発しながらゾーン切ったのもすべて良い思ひ出！
体重の増加だけがその頑張りを証明するの……。誰か褒めて……。

オープニングデモ関連

糸見功輔(いとみ こうすけ)
オープニングとエンディングの監督を務めました。鬼と呼ばれもしました。
今回はムービーじゃなくて全部リアルタイムでやってるんです。
今までとは一味違った硬派なリッジ！
時速300キロのスピードにあなたの思いの丈をぶつけてやって下さい。

松尾行恵(まつお ゆきえ)
深水藍のリアルタイムモデル&静止画を作っています。
ここまでやっちゃって大丈夫かなぁ、といつもドキドキ。
これからもナムコの限界(?)に挑戦してゆきたいと思います。

細谷祐恭(ほそや ひろやす)
深水 藍のモーションを担当しました。
会社内で、深水 藍のモーションを自分で演じた為に
白い目で見られたりした成果はあったでしょうか?

イメージCG

金井 重憲(かない しげのり)
「レイジレーサー」・「R4」・そして今回の「リッジレーサーV」と
ハイエンドCGを担当してきましたが、その進化を感じていただければ幸いです。
次回はOPムービーを復活させたいですね。

立元 啓一(たてもと けいいち)
今回は初めてのパブリッシュ用の仕事でした。
商業紙に載せるってことで、ごまかした画像が造れなかったのが、ある意味、
良い勉強になりました。
パソコンを膨大な計算で泣かせましたねぇ。ごめんよ、Myハニー。ラブ。

関山 典由(せきやま のりよし)
自分は、雑誌用の車のハイモデルの作成とシーン作りやりました。
車作りの奥の深さと、自分の未熟さを痛感しました。
でも、自分で満足のできるものが何点かできたので良かったです。
皆さんお疲れ様でした。

S O U N D

サウンドディレクター・音楽

高橋 弘太(たかはし こうた)
次世代ゲームに相応しい、次世代サウンドの実現。
それにはまず、スタッフ全員が次世代クリエイターになる必要があった。
どんなにキツい状況でも決してアクセルを緩めなかった皆に敬意を表したい。

効果音

中西 哲一(なかにし てつかず)
リッジVの効果音は現実以上の臨場感を再現するために、
色々な「しかけ」を盛り込んでおきました。
その1つに……あんな音までするレースゲームは多分他にないのでは!?(それはみんなが一番知っている音です)

柿埜 嘉奈子(かきの かなこ)
次世代ゲームにおける次世代の効果音?
こんな難題を突きつけられて、どうしようか散々悩んだ結果、
できあがったのがコレ。
エンジン音に始まってカモメちゃんに至るまで、
とにかくすべて妥協しないで作ったよ。どないやっちゅーねん!

音楽

佐野 信義(さの のぶよし)
初代リッジに「RareHero」を書いてから早7年、
リッジ、リッジ2、レイブで得た貴重なファンを
一連の鉄拳3BGMで完全に失った今、
入魂の「RareHero2000」と「Paris」で
なんとかよりを戻していただけないものでしょうか。

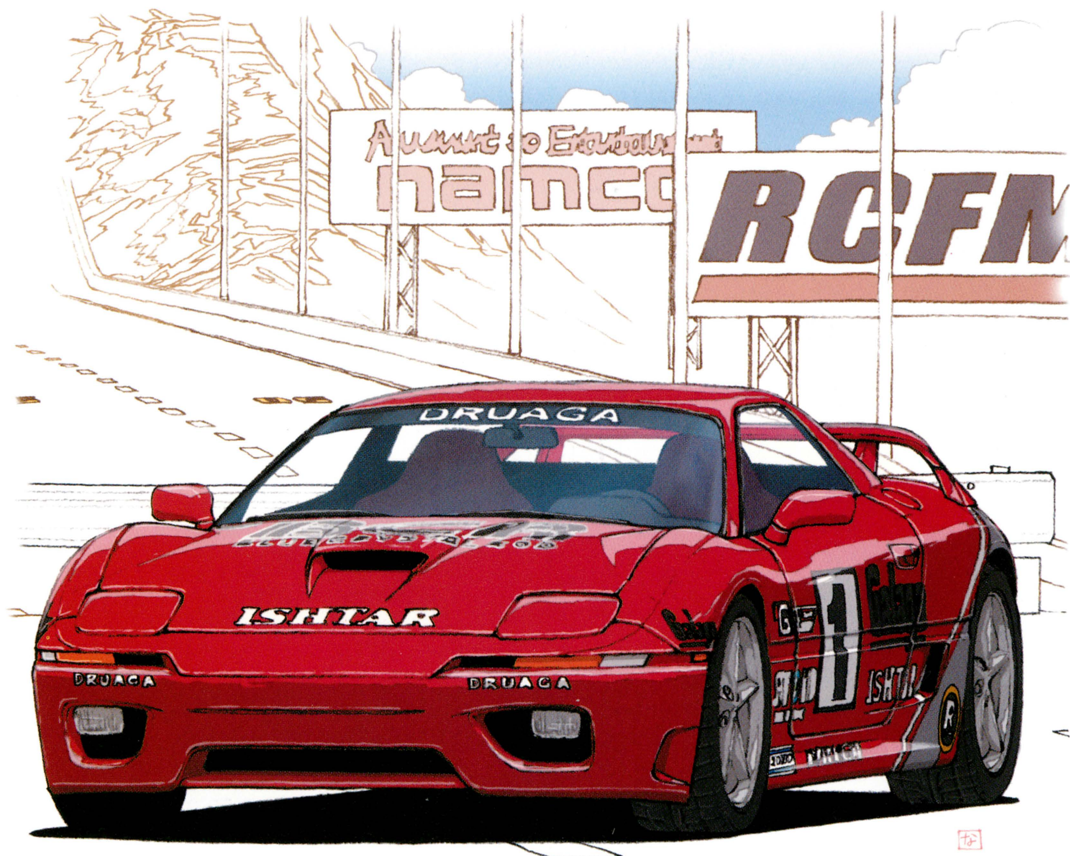
三宅 優(みやけ ゆう)
今まではYOUとか、本名の三宅優という名前で仕事してきたけど、
今回からはUになりました。
シンプルな所とやや寒い所が気に入っている。
皆さんヨロスク! サントラもヨロスク!
ちなみにサントラはSEが入ってなくて曲だけが聞けます。ってあたりまえ。

P A C K A G E D E S I G N

パッケージデザイン

松田 美奈子 (まつだ みなこ)
久しぶりにCDじゃないパッケージ。デザインスペースも広いなぁ。
でも足りないのよ。こぉ〜んなスペースじゃ説明しきれないのよ。
手前味噌になっちゃうけど、ホントにきれい、画面。
とくに、夕日が、ぱぁってさしこむとこなんか泣けちゃう!
藍ちゃんもきれい、車もきれい、背景もきれい。
パッケ担当できてホントによかった。





発　　行	株式会社ナムコ
	〒146-8655　東京都大田区矢口2-1-21
	TEL 03-3756-7651（ナムコット係）
発 行 人	浅田安彦
企画編集	株式会社ナムコ
編集協力	株式会社キュービスト（Q-BIST）
印刷／製本	図書印刷株式会社
執筆・構成	中丸清一／竹田友治／関口大和／船木幸伸（Q-BIST）
	さいとう和彦
カバーデザイン	大橋　勉（Q-BIST）
本文デザイン	渡辺康夫／高村光貴（Q-BIST）

SLPB-00101



PlayStation®2

ナムコ公式ガイドブック リッジレーサーV

RIDGE RACER V®



namco

1200 SLPB-00101

RIDGE RACER V®

ナムコ公式ガイドブック
リッジレーサーV

小売価格　1200円（税別）

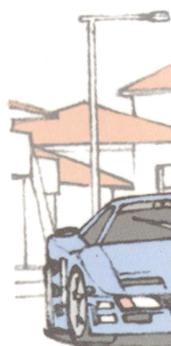
発行人　浅田安彦
発　行　株式会社ナムコ
〒146-8655 東京都大田区矢口2-1-21
TEL03-3756-7651

SLPB-00101



1200

SLPB-00101



RIDGE RACER V®




PlayStation®2
NTSC J
DRUAGA
ISHTAR
RIDGE RACER V
リッジレーサーファイブ
namco

